

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS - UNIMONTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL - PPGDS

MARIA LUIZA SAPORI TOLEDO ROQUETTE

ENTRE VINDAS E IDAS: a sociabilidade em trânsito

MONTES CLAROS - MG

MARÇO DE 2016

MARIA LUIZA SAPORI TOLEDO ROQUETTE

ENTRE VINDAS E IDAS: a sociabilidade em trânsito

Dissertação apresentada como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Social junto ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social da Universidade Estadual de Montes Claros - UNIMONTES.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Dimas Cardoso

Montes Claros - MG

Março de 2016

R786e Roquette, Maria Luiza Sapori Toledo.
Entre vindas e idas [manuscrito] : a sociabilidade em trânsito / Maria Luiza Sapori Toledo Roquette. – Montes Claros, 2016.
102 f. : il.

Bibliografia: f. 96-102.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Montes Claros -Unimontes, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social/PPGDS, 2016.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Dimas Cardoso.

1. Desenvolvimento. 2. Transporte. 3. Mobilidade. 4. Sociabilidade. I. Cardoso, Antônio Dimas. II. Universidade Estadual de Montes Claros. III. Título. IV. Título: A sociabilidade em trânsito.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS – UNIMONTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO SOCIAL – PPGDS

Dissertação intitulada: **Entre vindas e idas: a sociabilidade em trânsito**, de autoria da mestranda Maria Luiza Saporì Toledo Roquette, examinado em 21/03/2016, por uma banca constituída pelos professores:

Prof. Dr. Antônio Dimas Cardoso – UNIMONTES (Orientador)

Prof^a. Dr^a. Maria da Luz Alves Ferreira – UNIMONTES (Examinadora)

Prof. Dr. Otávio Soares Dulci – PUC MINAS (Examinador)

Dedico a Deus, meu Mestre maior,
a Carlos Fernando, pelo amor e apoio,
incondicionais.

AGRADECIMENTOS

A Deus, por ser essencial em minha vida, autor do meu destino, fonte de coragem, força e persistência para a realização dos meus sonhos.

Ao meu marido e companheiro, Carlos Fernando, pessoa com quem amo partilhar a vida, pela paciência, incentivo, compreensão e carinho.

Ao meu pai Luiz Otávio e a minha mãe Maria de Lourdes, que me ensinaram que o conhecimento é o bem mais precioso que uma pessoa pode acumular durante a vida.

Ao meu avô Antônio, exemplo de homem honesto, trabalhador e determinado.

A memória do meu avô Ubirajara, cujo acervo histórico foi essencial na produção desta dissertação.

A toda a minha família, pelo apoio e compreensão por eu ter estado tão ausente.

A minha secretária e amiga Cecília, pelo cuidado e carinho.

Ao meu Professor e Orientador Dr. Antônio Dimas Cardoso, por ter me aceitado como sua orientanda e por ter abraçado esse trabalho com tanto empenho e dedicação. Levarei sempre comigo os seus conselhos e ensinamentos.

As professoras da banca de qualificação Dr^a. Andréia Maria Narciso Rocha de Paula e Dr^a. Maria da Luz Alves Ferreira, pelas sugestões e críticas construtivas.

Aos funcionários do DER/MG, pela paciência e por fornecer-me materiais para a execução deste trabalho.

Aos funcionários do Centro de Documentação Histórica da Unimontes, pela acolhida.

Aos professores do mestrado, pelos diálogos, ensinamentos e acolhida.

A professora Dr^a. Simone Narciso Lessa, pelas conversas e sugestões.

Aos colaboradores e colegas do Programa de Pós-Gaduação em Desenvolvimento Social – UNIMONTES, em especial às secretárias, Vanessa, Gabriela, Jô e Fernanda.

A FAPEMIG, pelo apoio financeiro.

A toda comissão organizadora e coordenação do Quarta na Pós, em especial Dr. Elton Dias Xavier e Dr^a. Sarah Jane Alves Durães.

Enfim, a todos que de algum modo colaboraram para que esse trabalho se tornasse realidade.

“Indivíduos, frágeis ou não, precisam de segurança, anseiam por segurança, buscam a segurança e assim tentam, ao máximo, fazer o que fazem com a máxima velocidade. Estando entre os corredores rápidos, diminuir a velocidade significa ser deixado para trás; ao patinar em gelo fino, diminuir a velocidade também significa a ameaça real de afogar-se. Portanto, a velocidade sobe para o topo da lista dos valores de sobrevivência”.

Zygmunt Bauman

RESUMO

O modelo desenvolvimentista adotado pelo Brasil, que ganha força durante o mandato presidencial de Juscelino Kubitschek na segunda metade da década de 1950, possui como uma das suas molas propulsoras os meios de transporte, responsáveis pela dinamização das diversas regiões do país, com destaque para as rodovias, como alternativas para se levar o “desenvolvimento” a todos os cantos do Brasil, devido à sua extensão territorial e geografia específica. O objetivo geral deste trabalho é analisar como os meios de transportes, responsáveis pelos deslocamentos espaciais, influencia o desenvolvimento econômico e social do Norte de Minas Gerais. Na operacionalização deste trabalho, utilizou-se a pesquisa histórica documental, estudos bibliográficos, análise de dados de fontes secundárias extraídas de instituições públicas e privadas, além de reportagens em revistas, jornais e redes sociais (*facebook*), coleta de dados nas fontes primárias, através de observação e entrevistas abertas. O transporte informal de passageiros vem crescendo e ganhando mercado, sendo o principal responsável pelos deslocamentos das pessoas no Norte de Minas, seja pelo valor, velocidade e facilidade de se contratar o serviço. O crescimento do transporte informal possibilitou uma melhora na mobilidade e acessibilidade das pessoas no Norte de Minas, que necessitam se deslocar diariamente, principalmente até a cidade de Montes Claros, em busca de serviços, trabalho, comércio, que não são ofertados na sua origem e proporcionou novas formas de sociabilidade. Entretanto, o Estado não reconhece o transporte informal de passageiros como uma opção viável e tenta a todo custo combatê-lo através das fiscalizações e campanhas de conscientização dos usuários nas diversas mídias, sem obter sucesso. As empresas concessionárias, que possuem obrigações com o Estado e são constantemente fiscalizadas pelos seus órgãos, sofrem o reflexo dessa “concorrência”, resultando na diminuição dos seus horários, itinerários e, em alguns casos, encerrando as atividades definitivamente.

Palavras-chave: Desenvolvimento. Transporte. Mobilidade. Sociabilidade

ABSTRACT

The development model adopted by Brazil, which gained strength during the presidential term of Juscelino Kubitschek in the second half of the 1950s, has as one of its thrusts means of transport, responsible for the promotion of the various regions of the country, highlighting the highways, as alternatives to bring "development" to every corner of Brazil, due to its territorial scope and specific geography. The aim of this study is to analyze how the means of transport, responsible for spatial displacements, has influenced the economic and social development of the Norte de Minas Gerais. For the operationalization of this work, was used the documentary historical research, bibliographic studies, data analysis, and secondary sources extracted from public and private institutions, as well as articles in magazines, newspapers and social networks (Facebook), data collection on primary sources, through observation and open interviews. The informal transport of people is growing and gaining market, being the main responsible for the displacement of the people on Norte de Minas, by the value, speed and facility of hiring the service. The growth of the informal transport has enabled an improvement in mobility and accessibility for the people in the Norte de Minas Gerais, wich needs to move on daily, especially to the city of Montes Claros, in search of services, labor, trade, which are not offered in its origin and provided new forms of sociability. However, the state does not recognize the informal transport of people as a viable option and tries at all costs to combat it through the inspections and awareness campaigns for the users in various media, without success. Concessionary that have obligations to the state and are constantly monitored by their agencies, suffer the reflection of this "competition" resulting in the reduction of their schedules, itineraries and, in some cases, ending the activities definitely.

Keywords: Development. Transportation. Mobility. Sociability

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01 - Inauguração do ramal ferroviário em Montes Claros, 1926	26
Figura 02 - Uma das primeiras locomotivas que transitou pelos trilhos de Montes Claros, 1926	27
Figura 03 - A jardineira que fazia as viagens entre Montes Claros e as cidades do Norte de Minas, 1941	28
Figura 04 - Primeira reunião do Conselho Deliberativo da SUDENE em Montes Claros, fevereiro de 1965	36
Figura 05 - Discurso do Presidente da República JK na comemoração do centenário de emancipação do município de Montes Claros, 03 de julho de 1957	45
Figura 06 - Ônibus dos consórcios de saúde estacionados nas ruas do centro de Montes Claros, fevereiro 2016	59
Figura 07 - Garagem da empresa Santo Antônio, na cidade de São Francisco, hoje restam sucatas, 2015	79
Figura 08 - Rotas da empresa Diastur, 2015	81
Figura 09 - Propaganda do transporte informal na rede social <i>Facebook</i> , 2015	85
Figura 10 - Propaganda do transporte informal na rede social <i>Facebook</i> , 2015	86

TABELAS

Tabela 01 - Saldo migratório em três unidades da Federação, 1950-1970.....	33
Tabela 02 - Extensão da rede rodoviária nacional, 1955-1970	37
Tabela 03 - Extensão da rede ferroviária e rodoviária nacional, 1950-1970.....	41
Tabela 04 - População de Montes Claros, 1950-1970	48

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 01 - Investimentos do Governo Federal em infraestrutura rodoviária, 1975-2010.....	54
Gráfico 02 - Produto interno bruto de Montes Claros, 2012.....	58
Gráfico 03 - Estabelecimentos de saúde em Montes Claros, 2010	60
Gráfico 04 - Tráfego de passageiros no Brasil por tipo de modal coletivo, 2001-2007.....	64

LISTA DE MAPAS

Mapa 01- Mapa do Estado de Minas Gerais e das mesorregiões, 2012	56
Mapa 02 - Localização de Montes Claros no Estado de Minas Gerais, principais rodovias e distância de algumas capitais nacionais, 2015.....	57

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIMOC – Associação Comercial e Industrial de Montes Claros

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

BIRD – Banco Interamericano de Desenvolvimento

BNB – Banco do Nordeste do Brasil

CEPAL – Comissão Econômica para América Latina e o Caribe

DER/MG – Departamento de Estradas de Rodagens de Minas Gerais

DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagens

FND – Fundo Nacional de Desenvolvimento

FRN – Fundo Rodoviário Nacional

GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IULCLG - Imposto Único sobre Lubrificantes Combustíveis Líquidos e Gasosos

JK – Juscelino Kubitschek

MG – Minas Gerais ou indicação de rodovias estaduais de Minas Gerais

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PIB – Produto Interno Bruto

III PND – III Plano Nacional de Desenvolvimento

RSTC – Regulamento de Serviço de Transporte Coletivo Intermunicipal do Estado

SETOP – Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas

SINDPAS – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Minas Gerais

SUDENE – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

SUS – Serviço Único de Saúde

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	16
CAPITULO I - O TRANSPORTE COMO INDUTOR DO DESENVOLVIMENTISMO	
1.1 A estrada como meio de progresso e aceleração a motor	23
1.2 Da estrada a rodovia: a intensificação do fluxo de pessoas e mercadorias	30
1.3 O transporte rodoviário como símbolo de progresso no Norte de Minas	38
1.4 O Desenvolvementismo sobre rodas: a expansão da malha rodoviária e ocaso da ferrovia	46
CAPITULO II – O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOB FOMENTO E REGULAÇÃO DO ESTADO	
2.1 O legado de Francelino: a rodovia como símbolo de desenvolvimento regional	51
2.2 Migrações e mobilidades: meios formais e alternativos de transporte intermunicipal no “2º Entroncamento Rodoviário” do país	61
2.3 Do transporte regular intermunicipal ao transporte informal de passageiros	65
2.4 O vir e ir de passageiros sob o controle e “descontrole” das autoridades públicas.....	69
CAPITULO III – NOVAS ALTERNATIVAS DE CIRCULAÇÃO: TRANSPORTE ALTERNATIVO VERSUS TRANSPORTE REGULAR	
3.1 Desafios e perspectivas do sistema de transporte intermunicipal no Norte de Minas	76
3.2 A sociabilidade em trânsito: a velocidade como relação entre os fenômenos	82
3.3 Os usuários do transporte informal: espacialidades e trajetos	88
CONSIDERAÇÕES FINAIS	92
REFERÊNCIAS	96

INTRODUÇÃO

O modelo desenvolvimentista adotado pelo Brasil, que ganha força durante o mandato presidencial de Juscelino Kubitschek na segunda metade da década de 1950, possui como uma das suas molas propulsoras os meios de transporte, responsáveis pela dinamização das diversas regiões do país, vistos como alternativas para se levar o “desenvolvimento” a todos os cantos do Brasil, devido à sua extensão territorial e geografia específica.

Com a chegada das ferrovias no Brasil, em 1854, os governantes brasileiros adotaram uma estratégia de investimento na infraestrutura de transportes para desbravar e ligar o país, para que, assim, este pudesse progredir. Apesar da importância do modal ferroviário na conexão do país, e, também, da região norte-mineira, este, sozinho, não foi capaz de promover as transformações econômicas e sociais esperadas pelas pessoas, principalmente para a elite política e econômica.

A partir do governo de Getúlio Vargas, inicia-se um processo de fortalecimento das ideias desenvolvimentistas, que tiveram o seu auge em meados da década de 1950 com Juscelino Kubitschek e que foram sustentadas até a década de 1970, já com os governos militares, onde as intenções eram de proporcionar o crescimento do país, com o desenvolvimento da infraestrutura e o crescimento da produção industrial, somadas à participação direta do Estado, quando se priorizou o investimento no modal rodoviário, deixando de lado as ferrovias.

Assim, com a priorização do transporte rodoviário, o país passou por um “boom” de desenvolvimento na abertura e pavimentação de rodovias, durante as décadas de 1950, com 302.147 Km de estradas abertas, a 1970, já com 1.039.779 Km. No Norte de Minas, o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária, que teve início na década de 1970, foi um pouco mais demorado, se comparado às regiões Central e Zona da Mata do Estado, que foram beneficiadas pelo rodoviarismo desde a década de 1950.

A incorporação da mesorregião Norte do estado ao “polígono da seca” e os incentivos fiscais advindos da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE e créditos do Banco do Nordeste do Brasil - BNB possibilitaram os investimentos em infraestrutura, que promoveram o desenvolvimento regional. Entretanto, o desenvolvimento do Norte de Minas foi desigual, sendo Montes Claros a cidade da região onde se concentraram os benefícios destas duas instituições, o que proporcionou o crescimento do setor industrial, sendo um fator de atração da população rural para o centro urbano.

As estradas conectaram toda a região e facilitaram, juntamente com os meios de transporte, os deslocamentos das pessoas no Norte de Minas entre os municípios, principalmente até a cidade de Montes Claros, por ser reconhecida como capital regional (IBGE, 2007), que aglutina uma gama de serviços e bens, atraindo diariamente a população de toda região. Por este motivo é que Montes Claros se tornou o centro de referência da mobilidade sócioespacial no Norte de Minas, para onde a maioria dos deslocamentos da região se direciona, que é, também, a justificativa para a inversão do título utilizado no trabalho: “entre vindas e idas”.

A intensidade das migrações, notadamente a partir da década de 1970, período marcado pelos intensos deslocamentos de pessoas, especialmente no Norte de Minas Gerais, em direção aos grandes centros metropolitanos e, também, às cidades consideradas de porte médio, como a cidade de Montes Claros, mostrou-se um fenômeno de destaque, a ponto de gerar estratégias e programas governamentais de assentamentos humanos, no esforço de se proporcionar melhores condições de vida às populações em deslocamentos, a partir de uma base urbana.

No século XXI, a urbanização assume novas características próprias, como a “desmetropolização”, ou seja, a redução do ritmo de crescimento de algumas metrópoles se comparado ao das cidades médias do interior, com a intensificação da mobilidade sócio-espacial, incluindo a de curta duração e seus movimentos pendulares. São dinâmicas sócioespaciais que ultrapassam os efeitos diretos do industrialismo de base típico das décadas de 1960 e 1970, quando os trabalhadores se fixavam de forma mais permanente nas periferias urbanas, geralmente no entorno das plantas industriais, formando novos conglomerados residenciais. A exemplo de outras cidades, em Montes Claros, o Distrito Industrial passa a ser uma referência espacial de desenvolvimento.

O processo de desconcentração industrial, a partir das décadas de 1970 e 1980, redirecionou os fluxos migratórios para as cidades médias, que passaram a funcionar como diques no desvio das migrações para os grandes centros e, assim, começaram a desempenhar um novo papel na rede urbana, crescendo em ritmo mais acelerado que as metrópoles (IPEA, 2001).

No caso de Montes Claros, esse processo de expansão urbana aumentou a demanda por infraestrutura e serviços especializados, transformando a cidade no lugar onde as principais atividades no Norte de Minas passaram a se concentrar. A partir dos anos 2000, principalmente, tornou-se possível detectar o desdobramento desse fenômeno dos deslocamentos internos, que parece ser mais que um mero mecanismo de redistribuição

espacial da população que se adapta, em última análise, ao rearranjo das atividades econômicas (IBGE, 2011).

É sabido que os fluxos não substituem nem sobrepõem por completo aos lugares, tal como a possibilidade de “desterritorialização” dos fenômenos e das relações sociais. No entanto, o entendimento tradicional dos fluxos de pessoas, da mera transferência permanente de lugar a outro, passa a exigir, então, uma reatualização conceitual, ante a intensificação dos deslocamentos, num vir e ir, dando centralidade à noção de mobilidade e acessibilidade espacial. Pode-se dizer que a velocidade dos meios de transporte resulta na transformação do espaço físico, seja na transferência de população, concentrações urbanas ou nas criações dos “não lugares”, estes compreendidos como as acomodações responsáveis por acolher as pessoas em trânsito, ou seja, durante a sua circulação acelerada, como as “[...] vias expressas, trevos rodoviários, aeroportos, quanto os próprios meios de transporte [...]” (AUGÉ, 2012, p. 36)

O transporte assume várias funções importantes e essenciais, como o de possibilitar o fluxo de pessoas ou o ir e vir dos seus usuários entre os mais diversos espaços. A mobilidade sócioespacial é um fenômeno que influencia a definição de políticas públicas e modelos de desenvolvimento da sociedade, pois assegura a circulação e distribuição do que é produzido, além de integrar as várias regiões do país, dando velocidade às ações e relações entre espaço e usuário.

O espaço não se reduz ao “lugar”, pois apresenta uma multidimensionalidade que não pode ser ignorada pelos novos pesquisadores em ciências sociais. Equivale dizer que, na construção do espaço urbano, intervêm múltiplos fatores, que se articulam de variadas formas entre si, produzindo-o socialmente. É nesse sentido que se pode invocar a necessidade de considerar múltiplas espacialidades, associadas a diferentes vivências e modos de apropriações.

Nesse sentido, pode-se dizer que Montes Claros continua a receber novos transeuntes. Em 2010, a cidade contava com uma população de 119.336 habitantes que não nasceram no município¹. Há, também, o fenômeno do movimento pendular (RÉMY, 1998), pelo qual as pessoas se deslocam diária ou semanalmente, num vir e ir de cidade a cidade, para acesso a serviços especializados, notadamente nos setores de saúde e de educação.

Importante destacar que, por muitos anos, até o surgimento dos informais, meados dos anos 1990, as empresas de transporte coletivo intermunicipal, que atuam na cidade de

¹ Dado do Censo demográfico de 2010, realizado pelo IBGE.

Montes Claros e região, ofereciam esse serviço de forma exclusiva à população, sendo que apenas uma delas, mediante concessão por parte do Estado, detém, até hoje, em 2016, o direito de exploração da linha principal, Montes Claros – Belo Horizonte.

Assim, diante da necessidade de se otimizar os deslocamentos de pessoas associados às novas tecnologias, com mais economia, velocidade, praticidade e comodidade, é que o transporte rodoviário informal de passageiros foi ganhando, a cada dia, mais espaço e adeptos em Montes Claros e no Norte de Minas, modificando hábitos e estratégias no mercado de transporte intermunicipal e criando novas modalidades de espacialização do público flutuante.

A explicação pelo aumento da procura pelo transporte informal está, primeiramente, nas tarifas, que são mais baratas se comparadas às do transporte formal, além de se tratar de um serviço capaz de buscar e deixar o usuário onde lhe for mais cômodo e, ainda, pelo menor tempo de viagem (GIFONE NETO, 2002).

O estudo do fluxo diário de pessoas, bens e ideias, que é executado, em sua maioria, através do transporte informal e das transformações dele advindas é de extrema importância para que se possa compreender não apenas as causas dessa modificação de comportamento, mas, também – e principalmente – os efeitos dessa nova realidade.

Com o incremento do transporte informal em Montes Claros e demais cidades da região norte-mineira, houve uma grande diminuição no número de passageiros que utilizavam os serviços das empresas regulares, e, conseqüentemente, na mesma proporção, ocorreu um grande declínio na receita dessas concessionárias, fazendo, assim, surgir um grande enfrentamento de todos os envolvidos, ou seja, entre os transportadores informais, as empresas de transporte regular, os órgãos dos poderes público fiscalizadores e reguladores da atividade e, por fim, o passageiro.

A presente pesquisa concentra-se na análise da importância dos transportes nos deslocamentos populacionais e na forma como eles acontecem no Norte do estado, tendo Montes Claros, a principal cidade da região, como foco de referência empírica. A cidade recebe as pessoas da mesorregião norte-mineira que vêm em busca de variados objetivos e atividades culturais, que influenciam o seu desenvolvimento econômico e social, através da utilização do espaço urbano, seus bens e serviços.

Diante do exposto, esta pesquisa busca responder as seguintes questões: Qual a importância do transporte rodoviário para a mesorregião norte-mineira e qual a sua contribuição para o desenvolvimento regional e na criação de novas sociabilidades entre a população da região?

O objetivo geral é analisar como os meios de transportes, responsáveis pelos deslocamentos espaciais, influencia o desenvolvimento econômico e social do Norte de Minas Gerais. Foram propostos como objetivos específicos: identificar como as políticas governamentais do século XX foram determinantes para o estabelecimento do modal rodoviário em detrimento do ferroviário, tendo o transporte como sinônimo de progresso e integração; analisar como a política rodoviarista foi decisiva para estabelecer o modo pelo qual e como os deslocamentos de pessoas acontecem no Norte de Minas, além de influenciar no desenvolvimento econômico e social; identificar as formas de interações, convivências e novas sociabilidades estabelecidas pelos circulantes durante seu trajeto de vir e ir; analisar a aplicação das normas para regulação do transporte de passageiros e mecanismos de controle pelo Estado.

As políticas desenvolvimentistas nacionais (1950-1980), que definiram e investiram no transporte rodoviário como principal modal do país, favoreceram os deslocamentos entre as cidades da mesorregião norte-mineira e o modo como eles acontecem atualmente (2016), com destaque para Montes Claros, a principal cidade da região, que concentra uma variedade de serviços e bens que atraem os fluxos de pessoas.

Esta pesquisa está estruturada da seguinte forma: Em um primeiro momento, os estudos concentraram-se na revisão de literatura, que é o suporte para a discussão dos conceitos abordados, como: velocidade, modernidade, política nacional desenvolvimentista, fluxos, movimento pendular, mobilidade, acessibilidade, sociabilidade, planejamento nacional do sistema de transportes, história da política e do desenvolvimento regional. Desta forma, para discussão teórica, optou-se trabalhar principalmente com os seguintes autores: Rémy & Voyé, (1994; 1998), Rémy (1988); Virilio (1984; 1996); Dulci (1999); Santos (2008); Furtado (2001; 2006); Bauman (2001); Barat (1991); Haffner (2002); Lessa (1993); Rodrigues (2000); Pereira, Laurindo. (2002; 2007); Pereira, Luiz (2010); Creeswel (2009); Hansen (1959); Simmel (2004); Castello Branco et. al (2005); Gifone Neto (2002), fontes oficiais (legislações e planos), revistas, jornais antigos de Montes Claros (década de 1920 e 1950), rede social *Facebook*, acervos particular e público, em busca de fotografias antigas da cidade e da região que retratam fatos históricos importantes que remontam o desenvolvimento da cidade de Montes Claros, entre outros meios de informações.

Na segunda etapa, o trabalho concentrou-se na coleta de dados de fontes secundárias, o que possibilitou a construção de informações a partir de documentos e dos bancos de dados das instituições, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, Agência Nacional de Transporte Terrestre

– ANTT, Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais – DER/MG, Associação Comercial e Industrial de Montes Claros – ACIMOC. A pesquisa de tais dados possibilitou a análise dos números do crescimento populacional das cidades e desenvolvimento econômico da região norte-mineira, e, também, o aumento/diminuição das ferrovias e das vias rodoviárias pavimentadas e não pavimentadas, investimentos nas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, fluxo de passageiros nesses dois modais, bem como o crescimento da frota de veículos ao longo do século XX.

Na terceira e última etapa, foi realizada a pesquisa de campo, com a coleta de dados nas fontes primárias, por meio de entrevistas abertas, além da observação. Nas entrevistas abertas, as perguntas são respondidas dentro de uma conversação informal. Apesar de existir um roteiro elaborado previamente, o entrevistado teve liberdade para discorrer sobre o tema sugerido. Foram entrevistados vinte usuários do sistema de transporte informal e quatro prestadores do serviço informal, sendo um taxista, dois empresários e um “caroneiro”².

Também foram entrevistados o assessor de comunicação social do DER/MG, que falou em nome do órgão, e um funcionário representante da concessionária de transporte Transnorte.

Foram observados alguns pontos de embarque e desembarque de passageiros dos informais, além dos ônibus do consórcio de saúde, em Montes Claros. Observou-se também o funcionamento dos grupos de carona e das empresas informais que ofertam seus serviços na rede social *Facebook*.

As informações extraídas das entrevistas e da observação foram imprescindíveis para a realização desta pesquisa, já que foi possível identificar, através destas metodologias, os tipos de transporte que fazem o percurso entre a cidade de Montes Claros, os municípios da região e a capital mineira.

No primeiro capítulo, a partir da análise de fatos históricos ocorridos no final do século XIX até a década 1970, discorre-se sobre a evolução dos meios de transporte no Brasil e Norte de Minas, demonstrando como a rodovia suplantou a ferrovia, e o incremento da infraestrutura viária para implantação de estradas e, posteriormente, a pavimentação das rodovias e a importância destas ações no vir e ir da população e das mercadorias para o desenvolvimento econômico, urbano, industrial e social, principalmente do Norte de Minas Gerais. Discutiu-se, também, o processo de desenvolvimento nacional, destacando que esse

² Inicialmente, a intenção era entrevistar um número maior de pessoas que atuam na exploração do transporte informal, mas nem todos estão dispostos a conceder entrevistas, sendo comum o sentimento de desconfiança dos mesmos com relação ao assunto. Registra-se que um deles só aceitou ser entrevistado por telefone.

se deu de forma desigual, resultando na implantação das políticas de planejamento e de desenvolvimento regional, como a inclusão da região do Norte de Minas no “polígono da seca” para se beneficiar dos incentivos da SUDENE, como forma de minimizar essas desigualdades econômicas regionais.

No segundo capítulo, demonstrou-se como a abertura de rodovias no Norte de Minas, nas décadas de 1970, 1980 e 1990, através, principalmente, da iniciativa do Governo Estadual (DER/MG) com incentivos financeiros públicos e internacionais, foi importante para o desenvolvimento regional, transformando Montes Claros no segundo entroncamento rodoviário do país, além da cidade se destacar no setor terciário, um dos motivos que atrai os deslocamentos da população regional. Foram analisados, também, os modais disponíveis para a concretização dos deslocamentos de pessoas entre os municípios do Norte de Minas. Analisou-se, ainda, como a lei difere o transporte formal do informal e como o Estado vem atuando, seja através das fiscalizações e normatizações, ou no combate ao transportador informal.

No terceiro capítulo, foi dada uma maior ênfase aos dados coletados nas fontes primárias para demonstrar como os condutores informais vêm atuando e crescendo no mercado, destacando a perspectiva destes para o futuro e, também, como o transporte regular vem reagindo diante dessa concorrência. Analisaram-se, também, os motivos que levam os passageiros a preferirem o transporte informal ao ofertado pelas empresas concessionárias. Analisou-se, ainda, como os usuários e os transportadores informais vêm criando uma nova sociabilidade através do uso destes modais.

Atualmente, os deslocamentos feitos através do transporte informal proporcionaram para a população de toda região mais opções para realizá-los, contribuindo com crescimento e disseminação desta forma de transportar, sobretudo pelos atrativos de valor, facilidade, conforto e velocidade que este modal oferece, apesar do Estado não “reconhecer” esse tipo de transporte e tentar combatê-lo com veemência.

CAPITULO I

O TRANSPORTE COMO INDUTOR DO DESENVOLVIMENTISMO

A proposta deste capítulo é tratar do campo teórico conceitual, através da análise de fatos históricos ocorridos no final do século XIX até a década 1970, da evolução dos meios de transporte no Brasil, e Norte de Minas, no sentido de demonstrar o processo de suplantação da ferrovia pela rodovia, através de políticas desenvolvimentistas que investiram na criação e melhora da infraestrutura rodoviária, ocasionando, posteriormente, transformação de parte das estradas em rodovias, em decorrência da pavimentação. Será analisada a importância dos transportes rodoviários no vir e ir de pessoas e das mercadorias, bem como a contribuição destes para o desenvolvimento econômico, urbano, industrial da região.

1.1 A estrada como meio de progresso e aceleração a motor

É inerente ao ser humano a necessidade de deslocar, de socializar, de estar e fazer parte, ainda que momentaneamente, de determinado espaço e lugar. Assim, com o passar do tempo, o homem aprimorou o modo de se locomover entre os espaços, sempre almejando a otimização do tempo e a diminuição do esforço para tanto e, tão logo se deu a invenção do motor, esse foi utilizado em favor dos meios de locomoção criados pelo homem. Primeiro, o motor a vapor e, posteriormente, o motor a explosão.

A velocidade sugere o progresso, desenvolvimento, modernidade, tecnologia. Ir mais rápido significa, até hoje, progredir. Quanto mais rápido se atinge um fim ou se chega a determinado local no espaço, seja ele urbano, interurbano, interestadual ou internacional, mais reconhecido está o ideal de moderno, tecnológico e desenvolvido.

Até a Revolução Industrial ou revolução dos transportes no século XIX, a sociedade vivia a idade dos freios, quando os meios de transportes, como o cavalo, por exemplo, não eram suficientes para afirmar essa corrida pelo espaço e tempo que atualmente é presenciada pelos seres humanos. Entretanto, após a criação do motor, quando se passa realmente a fabricar a velocidade, com o aperfeiçoamento dos meios de transporte, rompe-se um paradigma e a idade do freio se transforma na idade do acelerador, quando as relações sociais passam a se pautar, principalmente, pelo tempo de deslocamento (VIRILIO, 1984).

Até o início do século XX, antes da efetiva implementação e disseminação da velocidade com a chegada do motor, na região do Norte de Minas Gerais, ouvia-se muito falar

(até hoje pelas histórias contadas pelos antigos), que a distância que separava um local de outro era calculada por léguas, horas ou dias de viagem, período em que não se usava marcar o percurso de uma viagem pela quilometragem³.

Na falta de outros meios de transporte, as viagens eram realizadas a pé e, se muito, a cavalo ou por mulas. Vale destacar que a maioria das estradas que ligava as cidades do Norte de Minas Gerais eram próprias, apenas, para o trânsito de carros de boi, carroças e pessoas, sendo impróprias para o trânsito de veículos automotores.

Como bem prevíamos, com o inverno inclemente que chegou, desapareceram (*sic*) os últimos vestígios da estrada que liga esta à vizinha cidade de Bocayuva (*sic*). [...] e o angustioso embaraço da nossa vida commercial (*sic*), tolhida pela absoluta ausência de transportes que passaram a ser feitos em morosos carros de bois, vencendo a distancia entre as duas cidades em dez e mais dias!.. E o supplicio (*sic*) das viagens à cavalo, com toda a sua serie de transtornos e desassossegos, de desconforto e desperdício de tempo?... (GAZETA DO NORTE, 13 de janeiro de 1926)⁴.

Uma viagem que partia do Norte de Minas Gerais até a capital do estado, Belo Horizonte ou vice-versa, por exemplo, podia demorar dias, sem contar a distância entre a região e as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, principais referências da época (início do século XX), o que inviabilizava, quase que por completo, o acesso a estes lugares, seja de pessoas ou de mercadorias⁵.

Assim, o incremento da velocidade e interação passa a ser reconhecida e aceita pela sociedade e, com isso, inaugura-se um novo tempo com novas ideias, novos modos de consumo e de sociabilidade, onde o motor e a aceleração são difundidos em larga escala e passam a fazer parte da vida urbana e rural permanentemente. Em decorrência da velocidade, transformações e mudanças de comportamento vão tomando conta do dia-a-dia das pessoas, como nos ensina Marc Augé:

[...] nas sinalizações de quilometragem que aparecem regularmente na estrada, até pouco tempo, era feita a menção à distância da aglomeração mais próxima e à primeira cidade importante que ela atravessava. Hoje, essas indicações figuram em

³ De acordo com Laudy Barbosa, aposentada, 86 anos, entrevista concedida a autora, em 01/03/2015. Apesar de residir atualmente, 2016, em Montes Claros, morou até a década de 1960 em uma comunidade chamada Papagaio, perto de Riacho dos Machados, onde o acesso era muito difícil, e os deslocamentos eram feitos a pé ou a cavalo. Segundo a entrevistada, ela chegou a ir, algumas vezes, até Bom Jesus da Lapa (BA) a pé.

⁴ *Intransitável a estrada de Bocayuva*. Montes Claros. OLIVEIRA, Ary de. Gazeta do Norte. n.º. 412, ano VIII. 13 de janeiro de 1926.

⁵ O Jornal Gazeta do Norte, da cidade de Montes Claros, em reportagem de 07 de julho de 1926, intitulada “Viação” descreve o tempo de viagem entre os percursos: Montes Claros – Belo Horizonte, 18h 34m; Salinas – Belo Horizonte, 28h 54m; Salinas – Rio de Janeiro, 45h 19m; Montes Claros – Rio de Janeiro 30h (essa última realizada por trem).

grandes painéis mais legíveis – que correspondem à intensificação e à aceleração do tráfego (AUGÉ, 2012, p. 64).

Levou um certo tempo, pelo menos 66 anos, desde a invenção do trem – em 1804 com a construção, por Richard Trevithick, da primeira locomotiva a vapor usando trilhos – para que essa onda da velocidade e a nova realidade acelerada fosse disseminada no Brasil (no século XIX, em 1852, surge a primeira locomotiva brasileira), bem como para atingir a vida pacata e desacelerada do sertanejo norte-mineiro (no século XX, em 1926, inaugura-se o terminal ferroviário em Montes Claros)⁶. Deve-se ressaltar que o grande surto de construção ferroviária no Brasil se deu a partir de 1870.

As primeiras tentativas de se desbravar e ligar o país, através do motor (a vapor, no caso) e da aceleração, se efetivaram através das ferrovias durante o final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX. No início do século XX, a ferrovia já representava a aspiração da integração nacional, em conexão com o sistema hidroviário. No período compreendido entre 1870 e 1930, era no transporte ferroviário que estavam centradas todas as atenções políticas e as intenções integracionistas do território brasileiro, o que marcou o auge da ferrovia brasileira (RODRIGUES, 2000).

Com a criação da ferrovia Central do Brasil, concretizou-se a ligação, de forma precária e limitada (já que ela não chegava a todos os cantos do país), entre as capitais brasileiras (Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte) e o sertão (interior de Minas Gerais e Bahia), tornando possível a maior circulação de pessoas, bens e ideias. No caso de Minas Gerais, a malha ferroviária primeiro se concentra na região sul⁷ para, em seguida, rumar para a região Norte.

Diante da necessidade em interligar as regiões para otimizar o trânsito de pessoas, produtos e ampliar os mercados consumidores, principalmente nos sertões brasileiros, é que foi inaugurada, em 1904, a Estrada de Ferro Central do Brasil, em Curvelo (MG). Em 1911, foi a vez da inauguração da estação ferroviária da cidade de Pirapora, no Norte de Minas, às margens do Rio São Francisco, e, por fim, em 1924, foi implantada a estação da cidade de Bocaiúva, que foi ponta de linha até a conclusão do trecho que alcançou Montes Claros⁸. No

⁶ Segundo Galvão (1989), apesar do ritmo de construção das estradas de ferro no Brasil foi extremamente lento no século XIX. Embora as primeiras leis referentes à construção de ferrovias no país remontem ao ano de 1835 – quase a mesma época do aparecimento da ferrovia na Inglaterra -, 17 anos se passaram para se efetivar a construção da primeira estrada de ferro no país (pequeno ramal no Rio de Janeiro, inaugurado em 1852).

⁷ A primeira cidade de Minas Gerais a receber os trilhos da estrada de ferro foi Juiz de Fora, localizada na Zona da Mata Mineira, em 1875.

⁸ Dados retirados do sítio eletrônico “Estações Ferroviárias do Brasil”. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/bocaiuva.htm>. Acesso em: 14/11/2015.

entanto, foi somente no ano de 1926 que as atenções se voltaram à cidade norte-mineira de Montes Claros, com a vinda do então Ministro da Viação, Francisco Sá, para a inauguração do ramal ferroviário da cidade (figuras 01 e 02). “O ministro era como um sacerdote do progresso sonhado pelas elites. Ele traria pelas mãos ‘a grande entidade do progresso’: o trem” (LESSA, 1993, p.183).

A população de Montes Claros e região, principalmente a elite sertaneja, os fazendeiros e políticos (na maioria das vezes uma pessoa reunia as duas qualificações) festejaram a vinda do ramal ferroviário para a cidade, que era considerado como a única solução civilizadora para região. A inauguração do referido ramal significava, naquele momento, o progresso, a abertura da cidade para o mundo e, por isso, foi com grande festa e alvoroço que a população recebeu a grande novidade⁹.

Os trilhos transformaram Montes Claros em um importante centro de distribuição de pessoas e mercadorias, o que beneficiava toda a região e também o Sul da Bahia. A partir de então a cidade passou a ser reconhecida como polo regional.

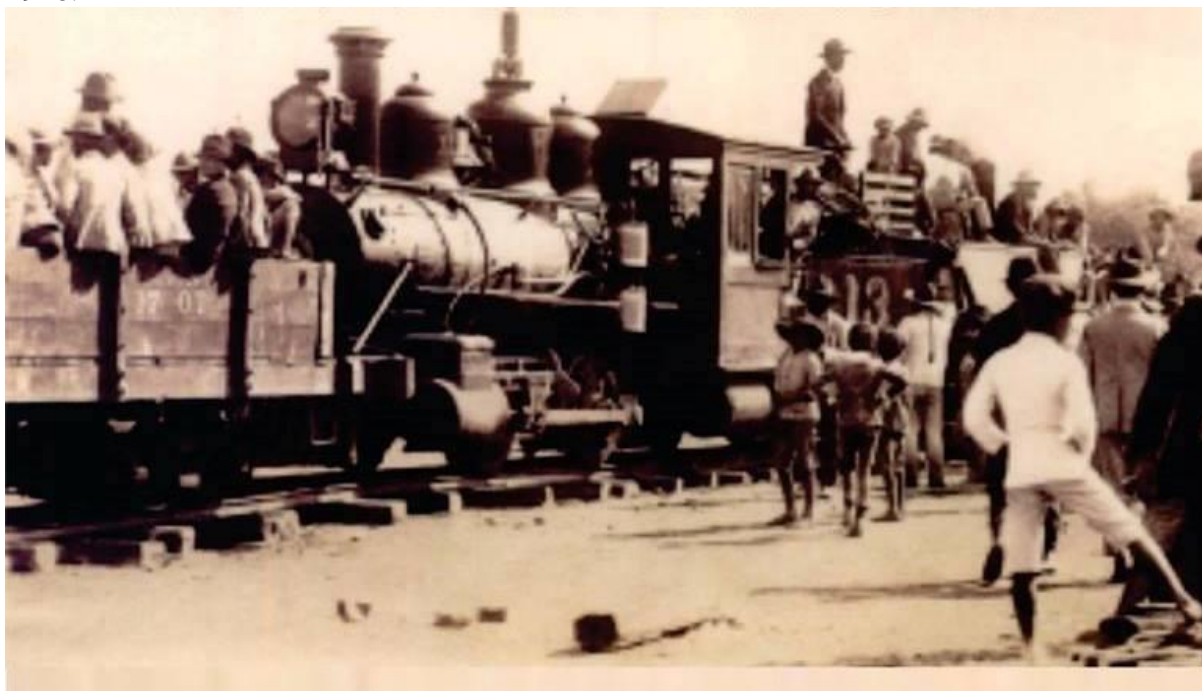
Figura 01 - Inauguração do ramal ferroviário em Montes Claros, 1926:



Fonte: Acervo fotográfico de Maria das Dores Guimarães Gomes. Disponível em: <<https://www.facebook.com/mariadasdores.guimaraes.90?ref=ts&fref=ts>>. Acesso em: 30/06/2015.

⁹ Chegou enfim, o grande dia... Montes Claros assignala (*sic*) hoje uma data imperecível, aquela que marca o acontecimento que a integra no convívio da civilização (Gazeta do Norte. “O maior dia de todos”. n° 469, Ano IX, 01 de setembro de 1926).

Figura 02 - Uma das primeiras locomotivas que transitou pelos trilhos de Montes Claros, 1926:



Fonte: Acervo fotográfico de Maria das Dores Guimarães Gomes. Disponível em: <<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=505549036276533&set=a.505525109612259.1073741889.100004643226875&type=3&theater>>. Acesso em: 12/02/2016.

O prolongamento das estradas de ferro ampliava horizontes e sonhos dos moradores do interior, pois dava à população interiorana a possibilidade de conhecer outros lugares e pessoas, servindo, também, como meio de acesso a outros lugares/regiões do país, e a comercialização – compra/venda – de produtos e serviços, além de exercer uma espécie de sedução sobre a população que até então vivia praticamente isolada do resto do país (LESSA, 1993).

Diante da propagação dos veículos movidos a motor, primeiro o trem de ferro e depois os automóveis, surge a necessidade de se criar locais para facilitar e otimizar o trânsito dos mesmos e interligar toda região. No início do século XX, foram criadas (abertas) novas estradas de ferro, estradas de chão (mesmo com condições limitadas para o trânsito de veículos automotores)¹⁰ e, posteriormente, rodovias (malha asfáltica), com o fim de se conectar as localidades, de forma cada vez mais efetiva, para fazer fluir, por todos os cantos, a aceleração através do tráfego dos trens de ferro e dos automóveis que até hoje possibilitam e

¹⁰ Vale destacar que, apesar de efetivos investimentos na infraestrutura rodoviária do país só vir acontecer na segunda metade do século XX, a primeira rodovia brasileira pavimentada foi inaugurada pelo imperador Dom Pedro II, em 23 de junho de 1861 – final século XIX, conhecida como União e Indústria, que liga Petrópolis (RJ) a Juiz de Fora (MG). Tal Rodovia, na época, implementou importante ligação entre o estado de Minas Gerais e o estado do Rio de Janeiro, servindo ao deslocamento da família real para o seu palácio de veraneio, além de ser determinante no escoamento da produção cafeeira da época.

efetivam a sociabilidade com a troca de pessoas, bens e ideias através do espaço, com vindas e idas.

A chegada do primeiro caminhão em Montes Claros, na década de 1920, causou grande comoção na população, conforme registra a historiadora Simone Lessa (1993):

[...] Em 1920, chega o primeiro automóvel – um caminhão, que causou grande tumulto e muito susto entre a população. Veio rodando de Buenópolis, ponto terminal da Central do Brasil, na época, não se sabe como, pois as estradas eram inexistentes, não passavam de “picadas” abertas pelas tropas. Várias estradas foram planejadas com a intenção de ligar a cidade até o ponto terminal da Central do Brasil (Várzea da Palma em 1908, depois Bocaiúva entre 1924 e 1926), mas nenhuma fora construída até a década de 40 (LESSA, 1993, p. 175).

Apesar da difusão dos veículos automotores no Norte de Minas Gerais (figura 03), sejam eles coletivos, públicos ou privados, durante a década de 1960, a estrada de acesso que ligava Montes Claros, cidade referência da região, a Belo Horizonte, ainda era precária, de terra, o que fazia o tempo da viagem até a capital mineira variar muito, pois, durante o percurso, eventualidades poderiam acontecer e a mais comum delas era a de o carro “atolar” na lama.

Figura 03 - A jardineira que fazia as viagens entre Montes Claros e as cidades do Norte de Minas, 1941:



Fonte: Acervo fotográfico de Maria das Dores Guimarães Gomes. Disponível em: <<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=505549036276533&set=a.505525109612259.1073741889.100004643226875&type=3&theater>>. Acesso em: 12/02/2016.

Assim, mesmo com a generalização (popularização) dos carros, ônibus e caminhões no sertão norte-mineiro, a viagem até a Belo Horizonte poderia levar mais que um dia inteiro. Devido a estas dificuldades, impostas pela má conservação das estradas de “chão” (terra), que faziam a distância entre estes locais “aumentar”, a população preferia utilizar o trem de ferro para facilitar os seus deslocamentos até a capital mineira, viagem que tinha, em média, 14 horas de duração.

As viagens realizadas através do trem de ferro, que partiam de Montes Claros em direção à capital, Belo Horizonte, apesar de demoradas, 14 horas em média, poderiam ser consideradas como um verdadeiro evento para alguns usuários, ou seja, para aqueles que podiam pagar por maior conforto, pois alguns vagões do trem eram do tipo “leito”, contando com cabines equipadas com camas, o que tornava a viagem mais amena. Mesmo para aqueles que não podiam bancar uma viagem mais confortável, o trem que partia de Montes Claros possuía assentos comuns estofados, relativamente confortáveis¹¹.

Entretanto, difícil e desconfortável era a viagem para aqueles que saíam da cidade de Monte Azul em direção à Belo Horizonte no conhecido “trem baiano”, onde os assentos, da segunda classe, eram de madeira. Os da primeira classe, para os que podiam pagar mais caro, eram estofados. Até Montes Claros, a viagem durava em média sete horas e, depois, mais 14 horas até Belo Horizonte. Vale destacar que a linha de Montes Claros foi prolongada até a cidade de Monte Azul em 1948, que se tornou final da linha e onde se fazia a ligação com a V.F. Leste Brasileiro, que levava o trem até Salvador. Daí o apelido “trem baiano”¹².

Após a década de 1950, praticamente não houve mais investimentos para a expansão ferroviária na região norte-mineira, o que deu maior vazio à ampliação rodoviária, impulsionada pelos investimentos públicos em infraestrutura, com a pavimentação de vias, tornando, deste modo, o fluxo¹³ de pessoas, bens e ideias, ou seja, o movimento entre o sertão e as capitais brasileiras, mais acelerado e, conseqüentemente, intenso. O transporte ferroviário, antes visto como sinal de evolução, passou a denotar algo arcaico, enquanto que o rodoviário, por sua vez, era encarado pela elite como o futuro promissor, sinônimo de progresso.

¹¹ De acordo com o relato de Luiz Otávio Leite Toledo, 62 anos, que utilizava o transporte ferroviário para se deslocar de Montes Claros a Belo Horizonte e, também, de Montes Claros para outras cidades no Norte de Minas.

¹² Dados fornecidos pelo sítio eletrônico “Estações Ferroviárias do Brasil”. Disponível em: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_mg_linhacentro/bocaiuva.htm>. Acesso em: 14/11/2015.

¹³ De acordo com Milton Santos, “[...] os fluxos são o movimento, a circulação e assim ele nos dão também a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo.” (SANTOS, 2008, p. 86).

A inauguração da pavimentação asfáltica entre as cidades de Montes Claros e Corinto, que foram interligadas com a BR-040, já na década de 1970, otimizou o intercâmbio dos norte-mineiros com a capital, encurtando, assim, as distâncias de um local a outro. As viagens de Montes Claros a Belo Horizonte passaram a ser realizadas, em média, pelo transporte coletivo (ônibus de passageiros), com sete horas de duração, diminuindo pela metade o tempo da viagem antes realizada através do trem de ferro.

A implementação da rodovia (pavimentação asfáltica) que ligou Montes Claros (o Norte de Minas Gerais) a Belo Horizonte, acarretou uma modificação nos costumes da elite política e agrária, que, fascinada pelo “encurtamento” das distâncias (velocidade) e contagiada pelo discurso do Estado, que tinha seu modelo de desenvolvimento baseado rodoviarismo, adotou o transporte rodoviário como principal modal responsável por conectar o Norte de Minas Gerais com a capital mineira e às demais cidades do Brasil.

Não se pode deixar de relacionar a chegada da velocidade/aceleração e a consequente evolução do transporte - primeiro do trem de ferro e, posteriormente, do rodoviário - no Norte de Minas Gerais com a formação e modernização da rede urbana, condicionada, também, ao aumento dos fluxos de pessoas entre a mesorregião¹⁴ e as principais cidades do país.

1.2 Da estrada a rodovia: a intensificação do fluxo de pessoas e mercadorias

O transporte tem papel de destaque na economia brasileira, responsável por gerar empregos, reduzir as distâncias e otimizar a distribuição de mercadorias. Por ser o Brasil um país de proporção continental, houve, desde muito cedo¹⁵, a preocupação e a necessidade premente de investimentos na infraestrutura para ampliação e melhora de um sistema de transporte capaz de possibilitar o acesso e a conexão entre as mais diversas regiões.

O Plano Rebelo, de 1838, foi o primeiro plano rodoviário do Brasil, formulado pelo engenheiro José Silvestre Rebelo, antes mesmo da chegada da ferrovia no país, e,

¹⁴ Entende-se por mesorregião uma área individualizada em uma unidade da Federação que apresenta formas de organização do espaço geográfico definidas pelas seguintes dimensões: o processo social como determinante o quadro natural como condicionante e a rede de comunicação e de lugares como elemento da articulação espacial. Estas três dimensões possibilitam que o espaço delimitado como mesorregião tenha uma identidade regional. Esta identidade é uma realidade construída ao longo do tempo pela sociedade que aí se formou (IBGE, 1990, p.8).

¹⁵ A manutenção da integridade do território e a preservação da unidade nacional constituíram assunto de séria preocupação desde os tempos coloniais, quando as autoridades portuguesas tiveram de enfrentar numerosas tentativas de invasão da sua colônia por outras potências europeias (GALVÃO, 1989, p.184).

segundo o qual, propunha a construção de três estradas reais que, partindo da capital do Império, atingisse o Sudeste, o Noroeste e o Norte do país. Mesmo o plano não tendo sido concretizado, serviu para demonstrar a importância da questão dos transportes, que já era pensada e debatida desde muito cedo no país (GALVÃO, 1989).

Neste mesmo sentido, o estado de Minas Gerais, por se encontrar longe do litoral e por possuir os mais diversos tipos de vegetação, terrenos e clima, teve que se esforçar para desenvolver um bom sistema de transporte que interligasse toda a região ao restante do país, efetivando, desta maneira, o acesso às mercadorias (bens de consumo), principalmente de natureza alimentar, e de pessoas – mão de obra (FURTADO, 2001).

Até o século XVIII, a principal atividade econômica de Minas Gerais era a mineração e todas as forças de trabalho estavam voltadas para exploração deste mister. Assim, foi necessário interligar as regiões das minas com os gerais (sertão) – região que se dedicou à agropecuária e agricultura – para expandir o comércio de alimentos e animais para aqueles locais onde se explorava apenas o ouro.

Com intuito de interligar o interior mineiro, principalmente o Norte de Minas Gerais aos centros urbanos para viabilizar o comércio de gado bovino, salitre, couros, etc, através do vir e ir dos tropeiros que utilizavam como meio de transporte as mulas, burros e carros de bois, foram abertas picadas/estradas no meio do mato pelos próprios usuários, desprovidas de qualquer técnica, o que dificultava até mesmo o trânsito destes animais. “A posição geográfica de Montes Claros, a meio caminho entre o sertão alto e as zonas de garimpo e o Sul, tornou a povoação um ponto de encontro mais acessível para todos, transformando-a desde logo no centro comercial mais movimentado da região” (FERREIRA, 2011, p.74).

Entretanto, foi através destas estradas, mesmo que rudimentares, que se iniciou a povoação do interior sertanejo mineiro. Com os deslocamentos de mercadorias, pessoas, o Norte de Minas Gerais se transformou, deixou o isolamento geográfico e passou a integrar o contexto econômico e social nacional.

Após o apogeu da mineração, o desenvolvimento das mesorregiões do estado mineiro transcorreu de modo heterogêneo, com economia agrícola diversificada. Ocorre um processo de ruralização da economia, que ganhou evidência pelo desenvolvimento da agricultura e agropecuária, com destaque para a cultura cafeeira da Zona da Mata Mineira, que, durante muitos anos, liderou a economia interna e recebeu toda a atenção da classe política, influenciada pela oligarquia patrimonialista, que deixou em segundo plano os

investimentos em infraestrutura, repercutindo negativamente na economia mineira do final do século XIX até meados do século XX (DULCI, 1999).

Assim, o Estado que outrora se sobressaiu economicamente no cenário nacional com a extração de minérios no período colonial, perdeu a sua primazia econômica, sendo que em parte do século XIX e início do século XX (1889-1937) “[...] Minas Gerais viveu um longo ciclo de estagnação, [...]” (DULCI, 1999, p. 39), ocasionada pela desarticulação das regiões do estado, acompanhadas da falta de infraestrutura em transporte e comunicação, bem como à falta de desenvolvimento de uma política industrial, que levou ao agravamento de um volumoso déficit migratório de sua população para os centros econômicos mais ativos, como São Paulo e Rio de Janeiro.

Até o início do século XX, a indústria interna mineira era incipiente, fruto de iniciativas localizadas, e não como estratégia de Estado que até o final da década de 1930 concentrava esforços no aumento da produção agrícola, contrariando a onda industrializadora que atingia o Rio de Janeiro e, principalmente, São Paulo.

Após os anos de 1930-1933, inicia-se um tímido processo modernizador de Minas Gerais, no qual o Estado, juntamente com o capital estrangeiro e o apoio ativo das elites mineiras (tradicionalistas – proprietários rurais – e, modernas – industriais e tecnoburocratas), se transforma em agente dinamizador de um esforço industrializante (DULCI, 1999). A partir deste período até 1947, ocorre a retração do parque industrial localizado na Zona da Mata mineira e o surgimento do complexo industrial localizado na zona metalúrgica, no centro do estado, onde se encontra a capital Belo Horizonte, com destaque para a produção de cimento e aço.

Entretanto, para viabilizar e expandir a indústria interna seria necessário investir na infraestrutura do estado, que era precária, principalmente na geração de energia e construção de estradas. Com a intenção de promover o progresso e a integração do estado de Minas Gerais, em 1947, o então governador Milton Campos lança o Plano de Recuperação Econômica e Fomento da Produção, no qual se buscava o equilíbrio entre agricultura e indústria, que tinha como objetivo investimentos em infraestrutura, basicamente na expansão e distribuição de energia elétrica e construção e melhoria das estradas.

Apesar do esforço do então governador Milton Campos no sentido de industrializar o estado, diversificar a economia, que até então era agrária, o seu plano teve um avanço tímido, pois a insuficiência de recursos do governo, combinada à infraestrutura precária (energética e transportes), tornaram-se um grande empecilho para sua efetivação. Como não existiam oportunidades de emprego urbano dentro do próprio estado, as pessoas

que saíam do campo buscavam trabalho em outras partes do país e essa perda constata de população gerava implicações sociais, econômicas e políticas que não poderiam ser ignoradas (DULCI, 1999).

Logo, o estado de Minas Gerais precisava se modernizar, melhorar a sua infraestrutura para atrair investimento, diversificar a economia interna, expandir o comércio e a indústria, fazer o progresso acontecer para acompanhar o desenvolvimento econômico de São Paulo, além de controlar o fluxo de pessoas para os outros estados, tornando-se urgente o investimento na construção de estradas.

A tabela 01 demonstra o êxodo da população mineira que, em sua maioria, saía em direção aos estados que na época se destacavam economicamente, Rio de Janeiro e São Paulo, em busca de estudo, trabalho e prosperidade. Realidade que não era diferente em Montes Claros, no Norte de Minas, de onde as pessoas saíam para estudar e não retornavam. Faltava na cidade pessoas com curso superior para ocupar cargos de Juiz de Direito, Promotor e Delegado, por exemplo¹⁶.

Tabela 01 - Saldo migratório em três unidades da Federação, 1950–1970:

ANO	SÃO PAULO	RIO DE JANEIRO	MINAS GERAIS
1950	556.761	649.419	-1.156.371
1960	853.364	1.106.712	-1.652.291
1970	1.900.084	1.674.750	-2.764.897

Fonte: DULCI, 1999, p.72.

Nota: Dados trabalhados pela autora

A “Lei Joppert”, de 1945, teve fundamental importância na ampliação das rodovias no Brasil. Esta lei foi responsável pela criação do Fundo Rodoviário Nacional – FRN, que seria mantido pelo Imposto Único sobre Lubrificantes Combustíveis Líquidos e Gasosos – IULCLG, cuja finalidade vinculada seria a de financiar a construção e conservação das rodovias federais, estaduais e municipais, além da criação de um órgão de departamento ou repartição de estradas de rodagem nos estados da federação (PEREIRA, Luiz, 2010).

Em função da “Lei Joppert”, foi criado, em 1946, o Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais - DER/MG, instituição responsável pelo gerenciamento da parte do

¹⁶ Gazeta Norte Mineira, 23 de outubro de 1926, ano IX, nº.480.

FRN¹⁷ que cabia ao Estado de Minas Gerais. O DER teve papel de destaque no fomento e organização dos investimentos para construção e ampliação das estradas no estado, sendo responsável, junto com outras fontes, como os empréstimos internacionais, do Tesouro estadual, do governo federal, pela expansão da malha rodoviária estadual em 3.725 km entre os anos de 1951-1955 (DULCI, 1999). Em 1947, o DER começou a atuar no Norte de Minas.

Assim, em meados do século XX, sob o comando do governador Juscelino Kubitschek (1951–1955), que tinha como intuito a especialização da indústria com a concentração da mesma na região central, a política de desenvolvimento do Estado ganha força e Minas Gerais passa a investir maciçamente no incremento da infraestrutura interna, com a abertura de novas estradas, melhoramento na geração e distribuição de energia e a injeção de recursos públicos nas empresas privadas, atitudes que passaram a significar o progresso, principalmente, para a elite mineira (política, técnica e rural), que estava diretamente ligada e interessada no projeto rodoviarista.

Para Kubitschek, o importante era tratar do problema da falta de energia e transportes (infraestrutura) para, então, impulsionar o desenvolvimento industrial. “Em lugar da expansão articulada da agricultura, da indústria e da busca do equilíbrio entre a cidade e o campo, agora, o desenvolvimento significava industrialização e era algo que se referia basicamente ao espaço urbano” (DULCI, 1999, p.94).

O binômio “energia/transporte” e o plano de metas, ambos sob o comando de Juscelino Kubitschek, estimulariam a robustez da malha rodoviária mineira¹⁸, não apenas avançando a integração das regiões do estado, mas, principalmente, ampliando a integração de Minas Gerais com o mercado interno brasileiro (CEDEPLAR, 2012).

Por outro lado, Juscelino Kubitschek, apesar de ser considerado “filho da região”¹⁹, e de ter nomeado o ex-deputado montesclarenses, José Esteves Rodrigues, como secretário de Viação e Obras do Estado, não concedeu ao Norte de Minas Gerais espaço para participar do seu projeto desenvolvimentista²⁰, como aconteceu no restante do Estado,

¹⁷ 60% desse Fundo eram distribuídos aos estados que, para receberem suas quotas, deviam ter cada um o seu departamento autônomo (financeira e administrativamente) e também um plano rodoviário (DULCI, 1999, p. 98).

¹⁸ O programa de transportes foi além das expectativas iniciais, tendo o governo construído, entre 1951 e 1955, o total de 3.725 km de estradas (DULCI, 1999, p. 94).

¹⁹ Embora JK tenha nascido na região do Vale do Jequitinhonha, na cidade de Diamantina, a imprensa e as lideranças políticas de Montes Claros sempre o trataram como norte-mineiro (PEREIRA, Laurindo, 2002, p.40).

²⁰ O governador exigia a unificação do PSD local. O partido cindiu-se em 1946 em duas alas: a “liberal” dissidente e a “ortodoxa”. O governador condicionou a realização de qualquer benefício no município à união da sigla. As duas alas fizeram, então, um acordo e venceram as eleições de 1954 (PEREIRA, Laurindo, 2002, p.45).

principalmente na região central, considerando que a situação dos transportes (infraestrutura rodoviária) permaneceu imutável, precária, durante o período do seu mandato eletivo, deixando os moradores da cidade e região desapontados com a postura do político (PEREIRA, Laurindo, 2002).

Posteriormente, como presidente da República, Juscelino Kubitschek (1956-1961), apoiado pelo capital estatal, estrangeiro e privado nacional, deu continuidade, em âmbito nacional, à sua política desenvolvimentista, tornando-se um grande incentivador da construção de estradas. JK foi responsável pela instalação de grandes fabricantes de automóveis no país (Volkswagen, Ford e General Motors implantadas no Brasil durante seu governo) e uma condição crucial para a atração dessas grandes plantas industriais multinacionais era, evidentemente, o apoio do governo à construção de estradas.

Apesar das tentativas anteriores de se industrializar o país, foi durante a gestão de JK que tal *desiderato* se concretizou. Veja-se:

[...] Embora a industrialização tivesse sido colocada como meta e processo desde 1930, somente no início dos anos 50 traçou-se, pela primeira vez, de forma abrangente e incisiva, uma alternativa global de desenvolvimento do capitalismo no Brasil, integrando seus aspectos mais substanciais num grau de harmonia e compatibilidade, que seriam desenvolvidos ao longo do período e teriam seu auge no governo de Kubitschek (HAFFNER, 2002, p.46).

Entretanto, a população de Montes Claros e toda região norte-mineira só foi se beneficiar da “ajuda” do Estado para alavancar o progresso, ou seja, dos investimentos para a melhora da infraestrutura energética e rodoviária, na segunda metade da década de 1960, através dos incentivos fiscais advindos da implantação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE²¹ e créditos do Banco do Nordeste do Brasil – BNB, o que atraiu muitas indústrias e contribuiu para urbanização da região.

A SUDENE foi criada no ano de 1959, com a finalidade de diminuir as desigualdades de desenvolvimento regional nas áreas abrangidas pelo órgão, mas a inclusão do Norte de Minas no “polígono da seca”, ou seja, na área de atuação deste órgão, só aconteceu, oficialmente, em 1963, de acordo com o “II Plano Diretor” (1963-1965), que tinha como proposta investimento na infraestrutura econômica, com o direcionamento dos recursos para a abertura e pavimentação de estradas, além do melhoramento no sistema de energia, comunicação e sistema de distribuição de água e serviço de esgoto (PEREIRA, Luiz, 2010).

²¹ Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste. Criada em 1959, pelo presidente da República Juscelino Kubitschek, seu principal objetivo era a de encontrar soluções que permitissem a progressiva diminuição das desigualdades verificadas entre as regiões geoeconômicas do Brasil.

Assim, em 1965, a SUDENE inaugurou seu escritório na cidade de Montes Claros, momento que foi retratado pela figura 04. Ainda sobre a inauguração do órgão na cidade, destaca-se:

Alguns fatos marcaram o ano de 1965, transformando-o, talvez, no marco cronológico do início efetivo da Era SUDENE no Norte de Minas. O mais significativo foi a realização, no mês de fevereiro, da Reunião do Conselho Deliberativo da SUDENE em Montes Claros. A reunião contou com a participação dos prefeitos da região, do Governador de Minas, José Magalhães Pinto, seis governadores de Estados nordestinos e do Vice-Presidente da República, José Maria Alkimin (PEREIRA, Laurindo, 2007, p.52).

Figura 04 - Primeira reunião do Conselho Deliberativo da SUDENE em Montes Claros, fevereiro de 1965²²:



Fonte: acervo particular da autora, 1965.

Embora o desenvolvimento tenha sido incrementado em momentos diferentes nas diversas regiões brasileiras, tal como em Minas Gerais, os investimentos em infraestrutura, principalmente com a abertura de estradas, serviram para aprimorar a industrialização e o comércio interno do estado mineiro, diversificar a economia, interligar as regiões que, pela dificuldade de acesso, encontravam-se, até então, economicamente e socialmente isoladas, contribuindo para a urbanização do interior.

O acesso às inovações, a industrialização crescente e o modelo de consumo implantado pelo capitalismo importado da Europa e Estados Unidos da América (EUA), propagado pelos meios de comunicação, principalmente rádio e televisão, seduziram a

²² Primeira reunião do Conselho Deliberativo da SUDENE em Montes Claros. Ao meio do radialista Ubirajara Toledo (Titio Bira) após entrevistar o Vice-Presidente do Brasil, José Maria Alkimim, e o governador do Estado José de Magalhães Pinto. Fonte: acervo particular da autora, 1965.

população rural, interiorana, que passou a se deslocar e povoar as cidades economicamente ativas em busca de emprego, ávidos pelo novo, pelo progresso.

Deste modo, a partir da década de 1960, as estradas sem pavimentação já não eram mais suficientes para simbolizar o progresso que o governo mineiro tanto propagava. Com a difusão das tecnologias, incremento na velocidade das informações, a melhora dos automóveis, industrialização, urbanização e aumento do comércio, passou a fazer parte das reivindicações dos mineiros melhores condições de acessibilidade, tendo, como destaque, a pavimentação das estradas e a transformação destas em rodovias.

Tabela 02 - Extensão da rede rodoviária nacional, 1955-1970:

ANOS	PAVIMENTADA (Km)	NÃO PAVIMENTADA (Km)	TOTAL (Km)
1955	3.133	456.581	459.714
1960	13.357	463.581	476.938
1970	49.263	990.516	1.039.779

Fonte: IPEADATA. Disponível em: <www.ipeadata.gov.br>. Acesso em: 26/11/2015.

Nota: Dados trabalhados pela autora.

De acordo com a tabela 02, antes do “milagre brasileiro”, até as décadas de 1960 e 1970, as estradas existentes no país eram sem pavimento, ou seja, as rodovias representavam uma quantidade irrisória de quilômetros, levando-se em conta a extensão do território nacional. Até então, pouco se ouvia falar em rodovias, mas, sim, em estradas e, quando muito, de ferrovias.

Entretanto, fruto das políticas rodoviárias e desenvolvimentistas e dos investimentos na infraestrutura viária, a pavimentação das estradas de 1955 até 1960 teve um avanço de mais de 10.000 km, e, mais surpreendentemente, o período que compreende os anos de 1960 até 1970, mais de 30.000 km de estradas receberam o asfalto.

Se a estrada era sinônimo de progresso, a rodovia representava o desenvolvimento (econômico). A difusão das indústrias e o conseqüente crescimento urbano e o investimento na pavimentação das estradas fez aumentar, ainda mais, o fluxo de pessoas e bens entre o sertão e as principais cidades brasileiras.

A conexão entre as várias regiões do país e do Estado de Minas Gerais, ocasionada pela abertura e pavimentação de estradas, fez melhorar o fluxo comercial, a troca de mercadorias e de pessoas entre as mais diversas localidades e induziu, também, o

crescimento da população nas cidades. A parcela urbana brasileira saltou de 31,2% em 1940 para 67,6% em 1980 (IBGE, 2006).

A população urbana de Montes Claros, por exemplo, foi aumentando conforme as melhorias na infraestrutura viária, de energia e saneamento iam se efetivando, atraindo investimentos para cidade e, com isso, a população urbana em 1940, que era de 15.316 pessoas, aumentou para 21.943 em 1950 e, em 1960, já era de 43.097 pessoas (PEREIRA, Laurindo, 2002).

Assim, no final da década de 1960 e início da década de 1970, a melhoria na infraestrutura da região norte-mineira, principalmente em Montes Claros, combinada aos incentivos creditícios advindos da SUDENE, fez com que a população que residia na zona rural passasse a se deslocar para Montes Claros em busca de melhores condições de trabalho, de bens de consumo e serviços que eram ofertados pela cidade, que, rapidamente, passou a receber um grande fluxo de pessoas, aumentando significativamente a sua população, pelos deslocamentos feitos através das estradas, se tornando um ponto de referência para toda região norte-mineira.

1.3 O transporte rodoviário como símbolo de progresso no Norte de Minas

O transporte, incrementado no capitalismo moderno, tornou-se um componente fundamental de desenvolvimento das sociedades, “centrais” e “periféricas”, presente em toda política de governo, principalmente por interligar indivíduos, produtos e serviços, num esforço de racionalização de espaço-tempo.

A expansão do sistema ferroviário no Brasil está diretamente ligada à necessidade de se conectar e desbravar o interior do país, diferentemente do que aconteceu na Europa, onde a ferrovia surge a partir do progresso da industrialização para facilitar o tráfego. Aqui, a indústria ainda era incipiente e a economia basicamente agrícola, surgindo a ferrovia para criar o tráfego (SCHIVELBURSCH, 1986).

Afirma Rodrigues (2000), que entre os anos de 1870 e 1930, aproximadamente, a ferrovia representou importante papel no escoamento de produtos agrícolas, principalmente o café, fazendo a ligação do interior para os portos, associando-se à hidrovia. Entretanto, como os investimentos para o modal ferroviário partiam da iniciativa privada e eram independentes

entre si, foram implantadas bitolas²³ diferentes ao longo dos percursos, o que impossibilitava a ligação entre os sistemas ferroviários regionais.

A implantação de bitolas diferentes ao longo das estradas de ferro causou certo empecilho para efetivar de forma plena a integração nacional, através do modal, das diversas regiões brasileiras, principalmente o interior. De acordo com Josef Barat (1991), o sistema ferroviário não deu conta de suprimir a necessidade efetiva de interligar todas as regiões do país:

O entrelaçamento das atividades ferroviárias e portuárias à navegação deu origem, forçosamente, a sistemas ferroviários isolados entre si e com características fundamentalmente regionais. A integração no sentido longitudinal do território era, portanto, rarefeita (BARAT, 1991, p. 09).

Vale destacar que, até a década de 1950, o Brasil se caracterizava como um país de economia basicamente primária, baseada no sistema primário exportador que se encontrava vulnerável às mudanças econômicas (crises) dos países que importavam os seus bens primários, bem como às oscilações dos preços internacionais (HAFFNER, 2002).

Diante da situação de vulnerabilidade econômica às crises internacionais que se encontrava o Brasil, era necessário e urgente que o Estado investisse na indústria interna, na produção dos bens que até então eram importados pelo país, com a finalidade de proporcionar o desenvolvimento para dentro e, com isso, possibilitar a expansão da economia. Até então, a “[...] função principal dos transportes era a de promover o escoamento dos fluxos de produção agropecuária e extrativa do interior para o litoral” (BARAT, 1991, p.09).

Com a crise do início dos anos 1930 e o declínio nos fluxos de exportação, a economia cafeeira desvalorizava junto com as ferrovias. Além da dificuldade financeira do Estado para a manutenção deste modal (BARBOSA *et al.*, 2011) e da sua relativa insuficiência para promover a unificação do mercado interno, como explicado acima, já existia uma forte tendência no país para a industrialização, que, aos poucos, impulsionava o transporte rodoviário.

Junto com a política, a ideia de industrialização alentava também a perspectiva de modernização, de progresso, e, para se atingir tal ideal e atrair as indústrias, seria necessário que o país investisse na ampliação e melhoria da infraestrutura dos transportes, que ainda era precária. Tal intenção levou o governo, com ajuda do capital externo, a focar apenas no melhoramento do transporte rodoviário em detrimento do transporte ferroviário. Com isso, o transporte ferroviário foi perdendo sua hegemonia, cedendo lugar ao transporte rodoviário.

²³ Bitola: É a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois carris (ou trilhos) em uma via férrea.

Buscou-se fazer a modernização sob o domínio do modelo ferroviário, com os trilhos para fora e “desprezo” pela integração do mercado interno, ou seja, os objetivos estavam voltados para os grandes centros exportadores, e, por esse motivo, a expansão dos trilhos para o interior mineiro foi fracamente incentivado (CEDEPLAR, 2012).

Outro ponto que precisa ser observado é que a malha ferroviária mineira pode ser vista enquanto importante etapa de transferência de recursos públicos para capitais privados, embora pouco tenha contribuído para o desenvolvimento de Minas. Ficou evidente, ainda, que os mais de 8.000 km de trilhos assentados em Minas não promoveram a unidade do mercado mineiro, uma vez que os centros servidos por ferrovias não dinamizaram suas relações comerciais recíprocas, evidenciando, deste modo, a ineficiência da infraestrutura implantada na região Norte do estado (BARBOSA, *et al.*, 2011; CEDEPLAR, 2012;).

O sentido de penetração das vias férreas, quase que invariavelmente, partia do litoral (Rio de Janeiro e São Paulo) para o território mineiro, criando, assim, uma tradição de trocas entre os centros industriais e aqueles polos, não obtendo, portanto, o “progresso” desejado pela população interiorana, que buscava alternativas para escoar suas mercadorias e conquistar novos mercados e consumidores, fortalecendo e incentivando o transporte rodoviário de carga e pessoas (GALVÃO, 1989).

A gradativa substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário se dá muito mais em função da incapacidade das ferrovias, em que pese a sua forma de implantação, de atender às necessidades econômicas dos mineiros, do que em relação a seus custos, principalmente ao se considerar as regiões Norte e Nordeste do estado, aonde os trilhos chegaram de modo rarefeito. Esta substituição, também, se deu em virtude das condições climáticas destas regiões, que não permitiram que estas atingissem um nível de “desenvolvimento/produção” como acontecia na região central do estado e na Zona da Mata mineira.

É preciso considerar, ainda neste contexto, que o fato do transporte ferroviário ser um meio mais atrativo para a condução de grandes quantidades de produtos, o transporte rodoviário se tornou opção mais sugestiva para o escoamento das mercadorias produzidas de pequeno e médio porte nas regiões Norte e Nordeste do estado, por permitir o acesso às regiões mais remotas.

Apesar da ferrovia ser reconhecida como a modalidade de transporte que agrega menor custo a grandes distâncias, para ser economicamente viável é necessário que exista um grande volume de passageiros ou cargas nas duas direções do trânsito (ida e volta), realidade que, até o final da década de 1980, não tinha sido alcançada (GALVÃO, 1989).

De acordo com Silva Junior (2011), o modal rodoviário apresentou, entre outras vantagens, o transporte porta a porta, que, com grande flexibilidade, passou a atender a demanda exigida. Outra facilidade encontrada no transporte rodoviário é que, pelas suas características específicas, oferece maior velocidade e rapidez, além de possuir maior regularidade nos seus deslocamentos, estando submetido a menores danos e/ou prejuízos. Ainda, segundo o mesmo autor, é preciso destacar que não foi apenas o investimento rodoviário ou, em outras palavras, o sucateamento das ferrovias e/ou hidrovias que levaram o transporte rodoviário a ser predominante, mas a conjugação dos dois fatores, pois, nos momentos de abrupta decadência dos ramos não rodoviários, houve injeções de capitais que não foram suficientes para a retomada de crescimento destas atividades.

A priorização do modal rodoviário em detrimento do ferroviário pode ser comprovada pelos dados apresentados na tabela 03, onde a rede ferroviária sofre uma retração em quilômetros, quando, na década de 1950, possuía 36.681 km de extensão e, já na década de 1970, esse número cai para 31.848 km. Por outro lado, como visto no tópico anterior, a rede rodoviária teve um grande crescimento durante o período mencionado.

Tabela 03 - Extensão da rede ferroviária e rodoviária nacional, 1950-1970:

ANO	FERROVIA (km)	ESTRADA (km)
1950	36.681	302.147
1960	38.287	476.938
1970	31.848	1.039.779

Fonte: IPEADATA. Disponível em: <www.ipeadata.gov.br>. Acesso em: 26/11/2015

Outra questão que levou a expansão rodoviária do país, em detrimento dos outros modais, é que a rodovia pode ser implementada em períodos mais curtos, além do custo reduzido de implantação por quilômetro, atendendo de forma rápida e menos onerosa os anseios de redistribuição espacial da atividade econômica (BARAT, 1991; RODRIGUES, 2000).

O amplo apoio dado, principalmente pelo governo de JK, para proporcionar o desenvolvimento do setor industrial na segunda metade do século XX é percebido na concentração de recursos para ampliar e melhorar a infraestrutura rodoviária do país. A política de Kubitschek trouxe ao imaginário popular a sensação de que a rodovia era um fator de modernidade, enquanto a ferrovia tornou-se um ícone nostálgico do Brasil agrário, oriundo da velha República.

Não se pode negar que os interesses na expansão rodoviária do país não se pautavam apenas às intenções de integrar o espaço e de proporcionar o desenvolvimento regional, mas, também – e talvez até principalmente – em atender alguns interesses restritos, diferentes dos que eram largamente difundidos pela elite política e econômica (NUNES, 2011).

Assim, o Brasil levou em grande conta, como já afirmado acima, o interesse do capital externo, que aqui contribuiu, injetando ativamente os seus recursos, o que, em contrapartida, exigia o cumprimento das suas vontades de ampliar em todo país o seu mercado consumidor e de replicar os seus ideais políticos e econômicos.

Com o advento da Quarta República (1946-1964), agravou-se o caráter disfuncional da malha ferroviária mineira, que, embora moderna pela sua base tecnológica, era inadequada para instrumentalizar a correspondente modernização econômica. “A insuficiência de recursos financeiros, seja para novos investimentos, seja para a reposição de equipamentos, resultava em uma inadequada manutenção do sistema [...]” (GALVÃO, 1989, p. 204).

Devido à falta de manutenção das vias férreas, os trens eram obrigados a trafegar em baixíssima velocidade, o que afetava a eficiência e a confiabilidade das ferrovias como meio de transporte de passageiros e de cargas no Brasil e, também, no Norte de Minas Gerais. Havia muitas reclamações da população norte-mineira, principalmente dos produtores rurais, com relação a prestação de serviços da Central do Brasil, pois, em decorrência da má conservação da linha, aconteciam atrasos e até a suspensão do serviço, o que impossibilitava os produtores de gado da região de distribuir o seu produto para os grandes centros (Gazeta do Norte, 08 fevereiro de 1953)²⁴, corroborando com a demanda da elite política e econômica por estradas e pavimentação das mesmas.

Na década de 1950, a estrada de ferro já não mais inspirava o progresso como outrora fizera. Apesar da malha ferroviária ter se expandido há pouco mais de duas décadas para o Norte de Minas (inaugurada em Montes Claros em 1926), este modal, aos poucos, foi perdendo a atenção do governo pela falta de investimentos em expansão e melhoria, e a dos

²⁴ [...] até agora, a atitude da direção daquela ferrovia para com Minas era de absoluto descaso. O transporte de gado, por exemplo, vinha sendo feito da pior maneira possível. [...] originando uma situação de instabilidade e de verdadeiro pânico entre os criadores e invernistas daquela região, que se encontram diante da impossibilidade de fazer chegar seu gado aos centros produtores (Jornal Gazeta do Norte, “Completo memorial das reclamações dos mineiros será apresentada ao novo diretor da Central do Brasil por iniciativa do representante da pecuária na COAP.”. nº. 2.113, ano XXXV, 08 de fevereiro de 1953).

próprios usuários, que, seduzidos pela ideia do menor tempo de viagem, passaram a dar preferência ao transporte rodoviário²⁵.

Contagiada pelas ideias desenvolvimentistas, modernizantes, a “nova” oligarquia mineira dissemina para todos os cantos do estado tais ideais, que logo influencia toda a população mineira, que passa a ver na industrialização e no transporte rodoviário a solução para o atraso econômico no qual se encontrava Minas Gerais, principalmente quando comparado ao Estado de São Paulo, que já tinha um bom desenvolvimento industrial e certa independência do poder central brasileiro.

Importante esclarecer que essa “nova” oligarquia mineira era composta pelos membros da mesma elite tradicional política que sempre esteve à frente do governo mineiro, mas, a partir desse momento, travestida com uma nova roupagem e com um discurso diferente, voltado para o desenvolvimento, mantendo, no entanto, as intenções particulares, entre elas a de se perpetuar no poder político e de se beneficiar da máquina estatal através dos laços clientelísticos (DULCI, 1999).

Ao se tornar governador de Minas Gerais, JK (1951-1955) executou uma política desenvolvimentista apoiado pelo tripé dos recursos públicos, particulares e de estrangeiros, para a concretização e realização de obras. Tais obras foram direcionadas à melhoria da infraestrutura interna, principalmente, rodoviária e energética, e tinham como fim a modernização do Estado e, ao mesmo tempo, atender aos interesses particulares daqueles que estavam direta e economicamente envolvidos com a execução do seu plano.

Acompanhando a nova tendência modernizante, o Norte de Minas Gerais, representado pela elite política e econômica da região, também almejava colher os benefícios prometidos pelo progresso que as estradas de rodagem e o transporte rodoviário possibilitaria para região, com o intuito de melhor integrar e comunicar com mais facilidade e rapidez com as demais localidades do Estado e com os principais centros econômicos do país na época, Rio de Janeiro e São Paulo, para otimizar as trocas comerciais de bens e pessoas.

Neste cenário de mudanças e readequações, o caso do Norte de Minas Gerais possui características distintas do restante do estado, uma vez que esta região não teve um processo de “desenvolvimento” econômico semelhante ao da região centro-sul do estado, que abriga a capital e os parques industriais, ficando por muito tempo no “anonimato”, ou seja,

²⁵ O Plano Nacional de Viação de 1951 veio, portanto, colocar um ponto final nas controvérsias sobre as prioridades de modalidades de transportes no Brasil. O texto do plano claramente especificava que as rodovias, a partir e então, passariam a assumir a “função pioneira, outrora exclusiva das estradas de ferro”, e que “o desenvolvimento da rede ferroviária [seria], em grande parte, substituído por estradas de rodagem”. (GALVÃO, 1989, p.197).

sem acesso ao desenvolvimento já usufruído em outras regiões do Estado, tendo as asas do progresso (econômico) pousado tardiamente na região (DULCI, 1999).

Mesmo o Norte de Minas tendo uma participação expressiva na política estadual e nacional, já que vários filhos da terra foram eleitos deputados e nomeados secretários de Estado, como é o caso do ex-deputado Esteves Rodrigues, já mencionado, a região demorou a colher os benefícios da política nacional desenvolvimentista de JK, já que as estradas eram precárias e o sistema de energia elétrica deixava muito a desejar.

Com intenção de atrair a atenção dos governos central e do estado para as necessidades do Norte de Minas Gerais, a elite e os políticos da região resolveram, na data de 03 de julho de 1957, fazer uma grande festa para comemorar o centenário de emancipação do município de Montes Claros, data que até então tinha pouca relevância para a população, e a inauguração do Parque de Exposições da cidade (construído com ajuda de verbas públicas).

Tais comemorações tinham como finalidade demonstrar que a cidade de Montes Claros era civilizada²⁶, sem conflitos políticos e que estava apta para receber os investimentos públicos estaduais e, conseqüentemente, os ventos modernizantes que sopravam por todo estado mineiro, exceto para região norte-mineira, até então, além de “[...] inserir Montes Claros dentro do contexto do Brasil novo e industrializado: como uma nova cidade e com uma nova política, melhorar a imagem de Montes Claros em âmbito estadual e nacional.” (PEREIRA, Laurindo, p. 61, 2002).

Assim, segmentos organizados da sociedade montesclarenses, provocada pela elite econômica e política da cidade e região, se uniram no intuito de “organizar” a cidade e promover a união dos cidadãos e partidos políticos, almejando atrair para região os benefícios da modernidade e do progresso.

Apesar da cidade de Montes Claros ter sido prestigiada com a visita de figuras políticas ilustres da época, como a do então Presidente da República Juscelino Kubistchek, figura 05, que, em seu discurso, fez várias promessas para a melhoria da infraestrutura da cidade, a região só foi se beneficiar dos ventos do progresso (econômico e social), passando a ser reconhecida economicamente, com a sua inclusão na área de atuação da SUDENE (PEREIRA, Laurindo, 2002).

²⁶ Segundo historiadores, por causa das brigas políticas pelo controle do poder, que existiam na cidade, Montes Claros era reconhecida nacionalmente como uma cidade violenta, terra de jagunços acostumada a resolver as suas diferenças políticas através da força (PEREIRA, Laurindo, 2002).

Figura 05 - Discurso do Presidente da República Juscelino Kubistchek na comemoração do centenário de emancipação do município de Montes Claros, 03 de julho de 1957:



Fonte: Acervo fotográfico de Maria das Dores Guimarães Gomes. Disponível em: <<https://www.facebook.com/mariadasdores.guimaraes.90?ref=ts&fref=ts>>. Acesso em: 30/06/2015.

Como visto no tópico anterior, com o apoio financeiro da SUDENE, o Norte de Minas pôde, então, começar a vivenciar os benefícios do anunciado progresso, através de ações do governo Estadual, que concorreram para a melhora do fornecimento de energia elétrica e da abertura e pavimentação asfáltica das estradas da região²⁷.

A partir de então, em decorrência da ideia desenvolvimentista que visava incentivar a industrialização, da região e, assim, por meio das verbas e incentivos do estado e do governo federal, foram realizadas obras para melhoria da infraestrutura em transportes, voltados para a difusão e desenvolvimento do transporte rodoviário, em detrimento da ferrovia, acompanhando o que já acontecia no restante do Brasil. Com isso, aquele modal rapidamente tornou-se hegemônico no Norte de Minas.

Dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (2011) mostram que, desde 1960 até a atualidade, o setor rodoviário responde por aproximadamente 60% do total de cargas transportadas no país. Excluindo-se o transporte de minério de ferro, que é feito predominantemente por ferrovia, as rodovias respondem por mais de 70% dos bens movimentados.

Desta forma, o transporte rodoviário, sendo o modal mais utilizado tanto no transporte de cargas como de pessoas, cria possibilidades e sociabilidades ao interligar a mesorregião norte-mineira, fomentando e possibilitando, com isso, o maior fluxo de ideias,

²⁷ Junto com os incentivos da SUDENE também surgiram problemas para cidade de Montes Claros, que serão melhor abordados no próximo tópico.

coisas, pessoas e cultura, o que acaba interferindo diretamente na formação e desenvolvimento da rede urbana.

1.4 Desenvolvimentismo sobre rodas: a expansão da malha rodoviária e o caso da ferrovia

Como visto anteriormente, a expansão e a conseqüente priorização do Brasil pelo transporte rodoviário, seja de pessoas ou mercadorias, são conseqüências das políticas desenvolvimentistas implementadas principalmente a partir da década de 1950, que tinham como fim fomentar a industrialização, a integração do mercado interno e a urbanização brasileira, o que ocorreu entre as décadas de 1950 a 1980.

O Brasil, no auge da expansão industrial e da efetiva institucionalização do transporte rodoviário, associou-se ao chamado “desenvolvimentismo”, que é um conjunto de políticas econômicas nacionalistas visando promover o desenvolvimento econômico através da industrialização para a substituição das importações, com a finalidade de se superar o subdesenvolvimento e com a participação direta do Estado (FONSECA, 2014).

No Brasil, o desenvolvimentismo tomou corpo principalmente inspirado nas teorias cepalinas da dependência²⁸, inicialmente durante o governo de Vargas, com o fortalecimento das ideias que vislumbravam a promoção da industrialização de todo país, mas teve o seu auge na segunda metade da década de 1950, com JK. Sendo que tais ideais, “numa primeira aproximação conceitual, é uma resposta para superar o subdesenvolvimento” (FONSECA, 2014, p. 44).

Então, através das políticas desenvolvimentistas, que culminaram na criação da SUDENE, sob a inspiração teórica e direção administrativa de Celso Furtado, fruto das ideias cepalinas, onde se buscava uma maior autonomia nacional condicionada ao incremento da economia interna, foi que ocorreram incentivos maciços ao desenvolvimento do transporte rodoviário, principalmente na região norte-mineira, em detrimento do transporte ferroviário. A ideia era que as rodovias trariam maior desenvolvimento (econômico) para as regiões sertanejas até então “esquecidas”, interligando-as, de uma vez por todas, ao restante do país,

²⁸ CEPAL – Comissão Econômica para América Latina e o Caribe. “[...] trata-se de um órgão internacional criado pelas Nações Unidas, após a II Guerra Mundial, exatamente no ano de 1948, com o objetivo de promover o desenvolvimento latino-americano. [...] as bases da teoria da CEPAL estavam fundamentadas na necessidade da participação decisiva do Estado no processo de desenvolvimento, este desenvolveria um papel fundamental na industrialização periférica. Todo o aparelho burocrático ficaria à disposição deste objetivo e o bem maior a ser alcançado seria o desenvolvimento, que se obteria via planejamento econômico.” (HAFFNER, 2002, p.19 e 21).

através da construção e pavimentação das estradas de acesso, que até então, final da década de 1960, eram precárias.

Os governos de Vargas e JK legitimaram a integração nacional como objetivo prioritário, por meio de grandes obras rodoviárias e da construção de Brasília e, em seguida, em continuidade, nas décadas de 1960 e 1970, durante os governos militares - período do milagre econômico brasileiro -, a integração nacional passa a ser tratada como assunto de segurança nacional (GALVÃO, 1989).

Assim, nos períodos citados acima é que foram feitos os maiores investimentos para a ascensão da indústria nacional e da infraestrutura rodoviária do país, com destaque para a grande aplicação de capital na indústria automobilística e para a criação, expansão e pavimentação das estradas de rolagem em todo país, sob o escopo da necessidade de se interligar e conectar todas as regiões, o que levou ao enorme crescimento do transporte rodoviário em detrimento dos outros modais (BARAT, 1991).

Na fase do chamado “milagre brasileiro”, nas décadas de 1960 e 1970, no auge do regime militar, período em que o Brasil experimentou altas taxas de crescimento às custas de forte endividamento interno e externo, com o favorecimento de empresas privadas e multinacionais, a construção e asfaltamento de novas rodovias alcançaram o seu ápice enquanto símbolo de desenvolvimento, cruciais para a expansão e consolidação industrial, principalmente em regiões como o Norte de Minas Gerais, com a cidade-polo Montes Claros sendo considerada pelos organismos oficiais como principal referência geográfica do “segundo grande entroncamento rodoviário do país” (SUDENE, 1982).

Vale destacar que, inspirado pelo “boom” do milagre brasileiro, os ares do progresso, ou seja, os investimentos na infraestrutura rodoviária, energética e sanitária, chegam à região norte-mineira que, em 1972, foi beneficiada com a inauguração da pavimentação asfáltica entre as cidades de Montes Claros e Corinto, que interligou a região à capital mineira, Belo Horizonte, através da BR-040.

Além do incremento na infraestrutura rodoviária, o auge da expansão industrial no Norte de Minas Gerais também acontece na década de 1970, mais especificamente no ano de 1975. Atraídas pelos incentivos fiscais e creditícios ofertados pela SUDENE, muitas indústrias foram abertas no distrito industrial de Montes Claros, onde se concentrou a maior parte dos projetos industriais na região, pela localização da cidade e pelo fácil acesso às principais capitais brasileiras.

O fato é que a região do Norte de Minas, mais especificamente a cidade de Montes Claros, desenvolveu-se à custa de incentivos fiscais, isenções e financiamentos

concedidos pelo poder público, tendo como os maiores beneficiados, não a população, mas as elites urbana, rural e política, que captavam as benesses vindas do Estado, através de prestígio político, para fomentar os seus negócios particulares (PEREIRA, Laurindo, 2007).

Nesse período de intensa industrialização, de fomento do transporte rodoviário e substancial melhora na mobilidade regional, cresceu o número de habitantes de Montes Claros, conforme os dados do quadro 04. Veja-se que, em 1970, 73,11% da população era urbana e apenas 26,89% era rural. Assim, pode-se dizer que o “[...] nível de mobilidade regional torna-se, então um confiável indicador de desenvolvimento e sua importância, em termos macroeconômicos, está associada ao nível de produção, do emprego e da renda; [...] (ANDRADE, *et al.*, 2015, p. 91).

Tabela 04 - População de Montes Claros, 1950-1970:

	1950	1960	1970
Rural	30.424	62.885	31.332
Urbana	21.943	43.097	85.174
Total	52.367	105.982	116.506

Fonte: IPEADATA. Disponível em: <www.ipeadata.gov.br>. Acesso em: 26/11/2015

Nota: Dados trabalhados pela autora.

Os incentivos da SUDENE abriram espaço para a modernização²⁹ no campo, com grandes projetos de irrigação e reflorestamentos, o que confirmou a preferência das elites da região pelos grandes latifúndios. A concentração fundiária contribuiu para a baixa qualidade de vida nas áreas rurais e, combinada à falta de apoio ao pequeno trabalhador rural e o desemprego, levou os pequenos produtores e trabalhadores rurais a buscar trabalho e melhoria econômica na cidade de Montes Claros.

Apesar do grande crescimento econômico que o país experimentava³⁰, a preocupação das políticas desenvolvimentistas se resumia em fomentar a produtividade do país com o fim de se destacar no cenário internacional. Entretanto, as questões sociais, ambientais e de empregabilidade não tiveram a mesma importância, o que gerou e ainda gera vários problemas nas cidades inchadas pela população que migrava do campo e que não

²⁹ Segundo Giddens (1991) a modernização teve início na Europa no século XVIII, substituindo as sociedades tradicionais que eram baseadas na agricultura. Para o autor o processo de modernização tem influência direta no poder administrativo, militar, no capitalismo e na industrialização, sendo que os dois últimos representam modos de produção baseadas na indústria em contrapartida das formas tradicionais de produção baseadas primariamente na agricultura. Sendo assim, a modernização no campo se traduz na transformação do modo de se produzir com a inclusão de novas tecnologias, maquinários, visando a otimização do trabalho e aumento do lucro final.

³⁰ Segundo dados do IBGE, entre os anos de 1950 e 1970 a taxa de crescimento médio do PIB era de 7,4% ao ano (IBGE, 1993).

tinham infraestrutura suficiente para absorver toda essa mão de obra excedente. Tais deslocamentos, do campo para cidade, geraram altas taxas de desemprego e, quando muito, subempregos, situação que se molda também, à realidade de Montes Claros (FURTADO, 2006).

A partir da década de 1970 e início 1980, uma nova forma de migrar se estabeleceu no país, “Rompe-se o processo bipolar da distribuição espacial no Brasil, que se mantinha desde o século XX” (IBGE, 2011, s/p). Os centros como Rio de Janeiro e São Paulo deixam de atrair tantos migrantes dos outros Estados e os fluxos migratórios deixam de ser interestadual para ser intraestadual (intermunicipal), a saber:

A partir da década de 1980, o comportamento da mobilidade espacial da população sofreu importantes transformações nos países desenvolvidos e em desenvolvimento. Aqueles movimentos que tinham, de um modo geral, como característica básicas migração para os grandes centros, passaram a ter como destinos as cidades médias e serem cada vez mais de curta duração (IBGE,2011, s/p).

Castello Branco *et al* (2005, p.06) afirmam que a migração envolve uma mudança no endereço residencial do migrante, enquanto que, nos movimentos pendulares, há um deslocamento cotidiano entre o município de residência e outros municípios, tendo em vista que os mesmos são motivados por uma finalidade específica, seja trabalho, estudo, tratamento médico, etc., como acontece, atualmente, na cidade de Montes Claros.

A melhor acessibilidade, a velocidade e a tecnologia implementaram transformações definitivas no comportamento da população brasileira e, mais especificamente, da norte-mineira, fazendo o ato de migrar mudar de sentido, tornando desnecessário fixar residência em determinado local. Os movimentos passaram a ser diários, semanais, aptos a satisfazer as necessidades cotidianas de serviços, como saúde, educação, entretenimento, etc, daqueles que precisam buscá-las em outros locais.

Através da política desenvolvimentista e dos investimentos, públicos, privados e estrangeiros, que contribuíram para a melhora da infraestrutura rodoviária e difusão dos veículos automotores em detrimento dos outros modais, a partir da década de 1970 ocorre a despolarização e propagação de novos parques industriais pelo país tendo, como consequência, a urbanização do interior. Assim, diante da expansão do mercado de trabalho, os fluxos populacionais deixaram se conduzir pela industrialização e urbanização em direção aos grandes centros econômicos, revelando um novo modo de deslocar com movimentos curtos, em direção as cidades médias.

Desta forma, Montes Claros, na década de 1970, reafirma a sua importância na região. Isso se deu, principalmente, pelos incentivos creditícios e fiscais advindos da SUDENE, além dos capitais públicos e privados investidos, que possibilitaram a abertura de novas estradas e pavimentação, melhorando a infraestrutura rodoviária da região e transformaram todo município, aumentando o fluxo de pessoas e bens, aproximando este dos principais centros produtores e consumidores do Brasil.

CAPITULO II

O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOB FOMENTO E REGULAÇÃO DO ESTADO

Neste capítulo, discute-se como a abertura de rodovias no Norte de Minas, nas décadas de 1970, 1980 e 1990, através, principalmente, da iniciativa do Governo Estadual (DER) com incentivos financeiros públicos e internacionais, foi importante para o desenvolvimento regional, transformando Montes Claros no segundo entroncamento rodoviário do país, além da cidade se destacar no setor terciário, um dos motivos que atrai os deslocamentos da população regional. São analisados, também, os modais disponíveis para a concretização dos deslocamentos de pessoas entre os municípios norte-mineiros e, ainda, como a lei difere o transporte formal do informal e como o Estado vem atuando, seja através das fiscalizações e normatizações, no combate ao transportador informal.

2.1 O legado de Francelino: a rodovia como símbolo de desenvolvimento regional

O rodoviarismo nacional sofreu uma retração no final da década de 1970, em decorrência da crise do petróleo (1973) e da mudança da política externa com a diminuição dos investimentos estrangeiros no setor público, que, conseqüentemente, levou a uma queda nas aplicações do governo federal na infraestrutura rodoviária, situação que seguiu avançando até a década de 1980. Neste momento, o Estado começa demonstrar que, sem ajuda do capital privado nacional e internacional, como estava acostumado a receber, não daria conta de aumentar, melhorar e manter a infraestrutura rodoviária.

A expansão gradual do setor rodoviário brasileiro se deu, principalmente, por meio de recursos públicos oriundos do Fundo Rodoviário Nacional - FRN, que teve a sua criação condicionada a este fim, em 1945. Entretanto, em 1974, com o surgimento do Fundo Nacional de Desenvolvimento - FND, os recursos que eram arrecadados para o FRN foram progressivamente sendo transferidos para o recém-criado FND até ser totalmente extinta a sua vinculação ao setor rodoviário, em 1982. Por fim, a Constituição Federal em 1988 proibiu em seu texto a vinculação de receita de impostos a órgãos, fundos ou despesas predeterminadas (IPEA, 2010).

A década de 1980 foi um período marcado por muitas mudanças políticas, com a transição democrática e o caso do regime militar, num contexto de crise econômica e enfraquecimento do planejamento público sistêmico, paulatinamente substituído por ações

pontuais e setoriais. O sistema político se estabeleceu na direção de um autoritarismo pragmático, baseado na legitimação pela eficiência, pela competência técnica na burocracia estatal. A Presidência militarizada empenhou-se na articulação de governos estaduais e municipais que, em virtude do critério de qualidade tecnocrática de sua composição, assegurassem a implementação, nos níveis regional e local, das metas de planejamento nacional. Em Minas Gerais, na passagem das décadas de 1970 para 80, o governo do estado estava a cargo do ex-deputado Francelino Pereira (1979-1983), governador nomeado pelo general Geisel, o último presidente do regime militar.

A implementação do III PND – Programa Nacional de Desenvolvimento (1980-1985)³¹ acarretou importantes transformações no setor de transportes, no qual se priorizou “[...] a implantação de estradas vicinais pelos Municípios e Estados para alimentação dos grandes eixos rodoviários, hidroviários e ferroviários [...]” (BRASIL, 1980, p.77).

Todavia, a desestruturação do modelo não veio seguida da reestruturação de um outro em sua substituição. Muito pelo contrário, após a Constituição de 1988, o financiamento do setor ficou totalmente dependente do processo de elaboração orçamentária. Em um contexto financeiro restritivo e de crescimento das demandas sociais, o setor foi suprido por recursos insuficientes por vários anos, causando uma crescente deteriorização na qualidade e na capacidade do sistema rodoviário (PROSDOCIMI; LINHARES, 2006, p.2).

Em decorrência da diminuição dos investimentos públicos federais para a infraestrutura rodoviária e a transferência da responsabilidade pela construção e gestão das estradas pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagens – DNER (governo federal) aos DERs (governo estadual), com a utilização do FRN e, principalmente, dos recursos financeiros do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BIRD) - o que contribuiu para o aumento da dívida pública brasileira -, os governos estaduais passaram a atuar mais ativamente na elaboração de políticas para este setor e na pavimentação das rodovias estaduais interligando-as nas rodovias federais, conforme estabelecia o III PND. No Norte de Minas, não foi diferente. O DER/MG foi responsável pela gestão da pavimentação de vários trechos rodoviários estaduais³².

³¹ Plano Nacional de Desenvolvimento é sobretudo um documento qualitativo que explicita a política de desenvolvimento adotada e seus desdobramentos. Define objetivos, diretrizes, critérios, medidas e instrumentos de ação [...]. O objetivo-síntese deste III PND é a construção de uma sociedade desenvolvida, livre, equilibrada e estável, em benefício de todos os brasileiros, no menor prazo possível (BRASIL, 1980, p.13, 17).

³² Em 1982, foi pavimentada a rodovia Estadual, MG 404, sentido Salinas a Taiobeiras. A rodovia MG 202 foi pavimentada, em 1987, no trecho da BR 135 a Brasília de Minas. Em 1989, foi pavimentada a rodovia MG 402, sentido Brasília de Minas – São Francisco. A rodovia MG 401 foi pavimentada em 1989, no trecho Janaúba – Jaíba. Em 1986, pavimentou-se a rodovia MG 308 no sentido Montes Claros – Juramento. E o

A presença do Estado, representada pelo órgão DER, na região e a abertura e pavimentação de estradas, melhorou a mobilidade das pessoas que necessitavam se deslocar entre os municípios norte-mineiros, além de interligá-los as demais regiões do país. O depoimento de um viajante que utilizou as estradas antes e depois da pavimentação corrobora com a alegação da melhora da mobilidade:

A pavimentação das estradas melhorou o acesso e fez diminuir os tempos de viagens. Antes da pavimentação da MG 202 (ano de 1987) e MG 402 (ano de 1989), ir de Montes Claros para São Francisco, de carro, podia demorar, em média, 03 horas, dependendo do estado da estrada, hoje o mesmo percurso leva apenas uma hora e vinte minutos para ser completado (FERNANDO ROQUETTE, entrevista concedida a autora, em 20/01/2016).

Apesar da responsabilidade dos municípios e do estado, determinada pelo III PND, para assumirem a infraestrutura rodoviária estadual durante a década de 1980, o governo federal retomou alguns projetos de pavimentação das estradas federais (BRs) no Norte de Minas, que se estenderam até o ano de 2007. A respeito:

A pavimentação da rodovia transversal, BR 251, ocorreu em três etapas: A primeira, em 1981, foi concluída a pavimentação do trecho Montes Claros – Francisco Sá; em 1989, concluiu-se o percurso de Francisco Sá a Salinas; em 1996, foi concluída, pelo programa “Brasil em Ação”, a ligação entre Salinas e a BR 116/Rio – Bahia. Em 1987, foi pavimentada a BR 135 no sentido Montes Claros, Januária e Itacarambi. A rodovia longitudinal BR 122 foi pavimentada, em 1981, no trecho do trevo da BR 251 a Janaúba, e concluída em 1989, com o trecho de Janaúba a divisa dos estados de Minas Gerais e Bahia. Em 1993, começou a pavimentação da rodovia de ligação BR 451 no sentido Bocaiuva – BR 367, obra concluída em 2007. A conclusão da pavimentação da rodovia BR 342, ligando Salinas, Rubelita e BR 367 ocorreu em 1999 no programa “Brasil em Ação” (PEREIRA, Luiz, 2010, p.108).

Já na década de 1990 ocorre uma transformação no modo de gestão do Estado, que, até então, era o principal provedor da infraestrutura no país, através das políticas de concessão e privatização, que passa a incluir o setor privado no investimento e gestão destes serviços. Apesar do governo do estado ter continuado investindo na pavimentação das estradas do Norte de Minas, neste momento ganham centralidade as políticas neoliberais inspiradas pela ideia de Estado mínimo, senão veja-se:

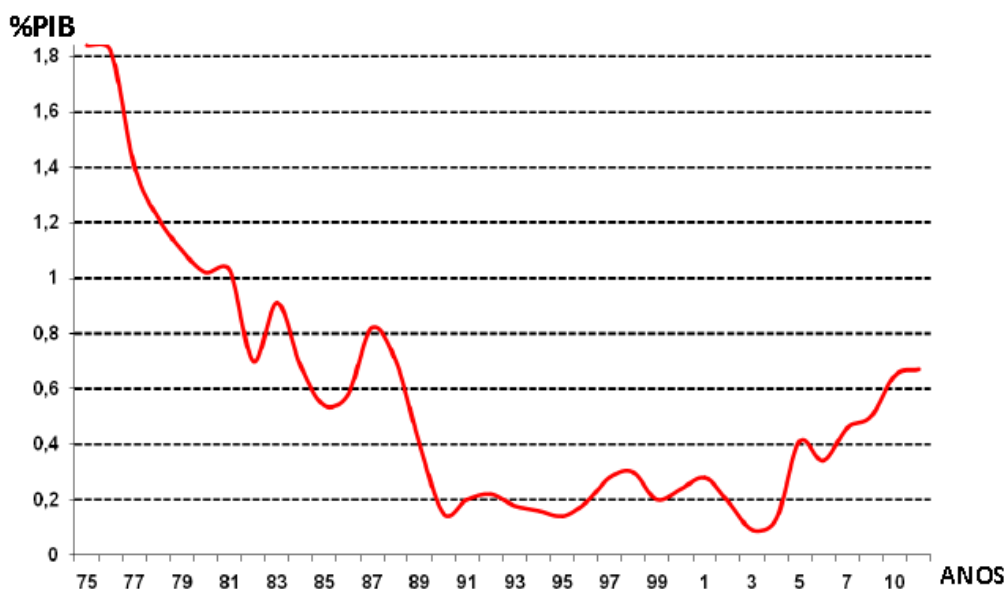
Nesse contexto, a partir da década de 1990, foram encaminhadas três alternativas que visavam manter as rodovias federais, quais sejam: Restabelecer as fontes de recursos para o setor rodoviário. Conceder rodovias para operadoras privadas. Delegar aos estados a administração e a exploração de trechos de rodovias (IPEA, 2010, p.4).

trecho da rodovia de “ligação BR 251” foi pavimentado em 1982, no sentido BR 365 a Coração de Jesus (PEREIRA, Luiz, 2010, p.106).

O governo federal, em decorrência das crises econômicas, publica o primeiro “Plano Plurianual” (1991-1995), que traça as diretrizes e metas da Administração pública Federal para as despesas de capital, no qual deixa clara a intenção de fazer diminuir a atuação do Estado através dos programas de privatização (das empresas públicas) – Plano Nacional de Desestatização.

De acordo com o gráfico 01, a queda dos investimentos do governo federal na infraestrutura rodoviária começa no final da década de 1970, chegando a investir, na década de 1990, menos de 0,2% do PIB nacional. E assim permaneceu, com poucas oscilações, até o ano 2005, o que demonstra a diminuição da participação do Estado Nacional em obras de infraestrutura rodoviária do país. Na demanda por uma solução para os problemas enfrentados pelo país, o Governo Federal buscava um modelo que combinasse a regulação pública com a produção privada.

Gráfico 01- Investimentos do Governo Federal em infraestrutura rodoviária, 1975-2010:



Fonte: As rodovias brasileiras e o salto necessário para o primeiro mundo. Ministério dos Transportes, Brasil 2013. Disponível em: <<http://bibspi.planejamento.gov.br/handle/iditem/560>>. Acesso em: 27/01/2016.

Assim, apesar da crise econômica e das mudanças de políticas ao longo das décadas de 1980, 1990 e 2000, o sistema rodoviário regional se desenvolveu, seja pela ação do governo estadual (rodovias estaduais) ou do governo federal (rodovias federais). Em 1970, a região possuía aproximadamente 14 km de rodovias pavimentadas, sendo que as políticas implementadas contribuíram para que a malha rodoviária pavimentada chegasse a uma

extensão de 524 km, em 1980. Já em 1990, a malha rodoviária chegou aos 1.874 km de extensão e no final de 2009 atingiu o alcance de 2.650 km (PEREIRA, Luiz, 2010).

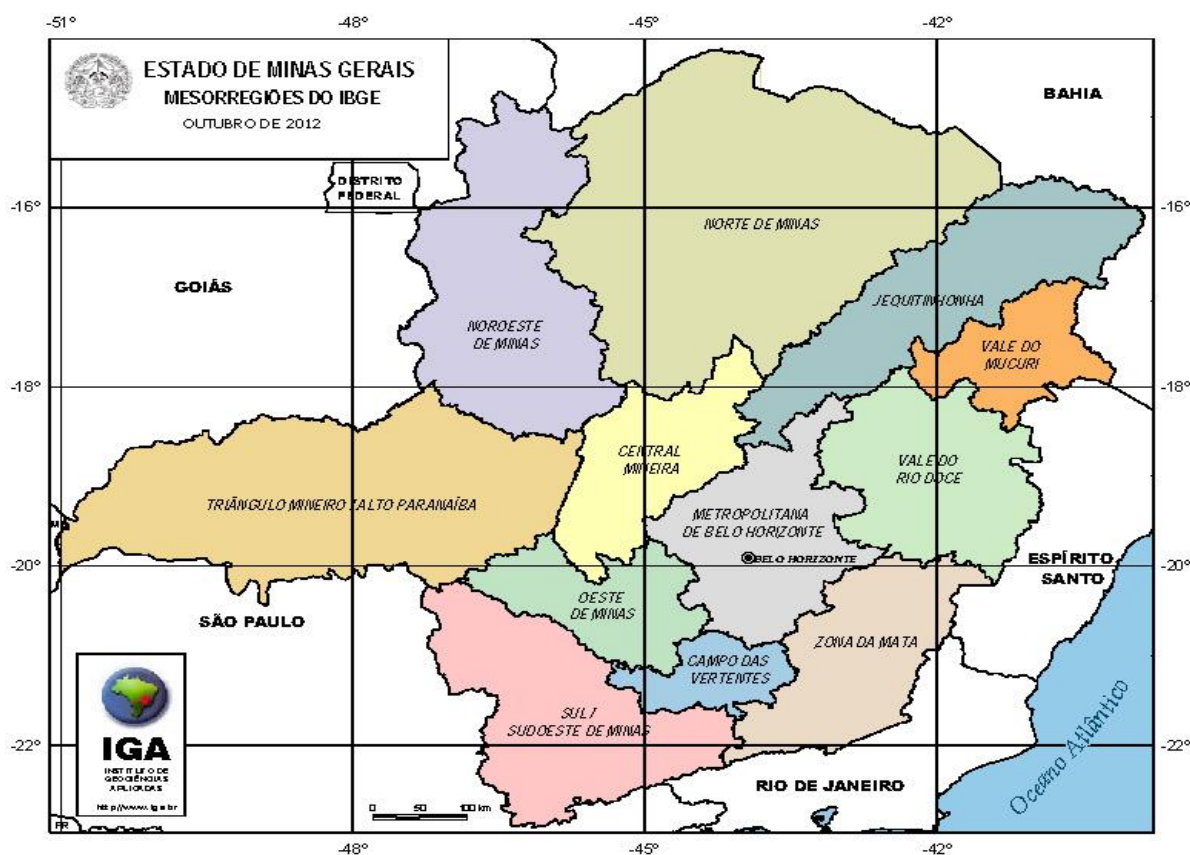
O asfalto, ainda hoje, em 2016, é sinônimo de progresso e faz parte dos discursos políticos. A pavimentação e abertura de estradas no Norte de Minas melhorou a mobilidade da população da região, adicionando mais velocidade e aumentando os fluxos de bens e pessoas, o que aproximou, ainda mais, a região dos principais centros produtores e consumidores do Brasil. Contribuiu, também, para confirmar a importância e a centralidade da cidade de Montes Claros³³ frente aos municípios da mesorregião do Norte de Minas Gerais, mapa 01.

No ano de 2012, a população total de todos os municípios³⁴ que fazem parte da mesorregião norte-mineira girava em torno de dois milhões de pessoas, que se constitui em um mercado consumidor potencial dos bens e serviços disponibilizados pela cidade de Montes Claros (ACIMOC, 2012).

³³ Segundo dados do censo demográfico do IBGE (2010), especificamente, a cidade de Montes Claros possui uma população de 390.212 (trezentos e noventa mil e duzentos e doze) habitantes.

³⁴ O município de Montes Claros está localizado na mesorregião do Norte do Estado de Minas Gerais que é formada pela união de 89 (oitenta e nove) municípios.

Mapa 01 - Mapa do Estado de Minas Gerais e das mesorregiões, 2012:

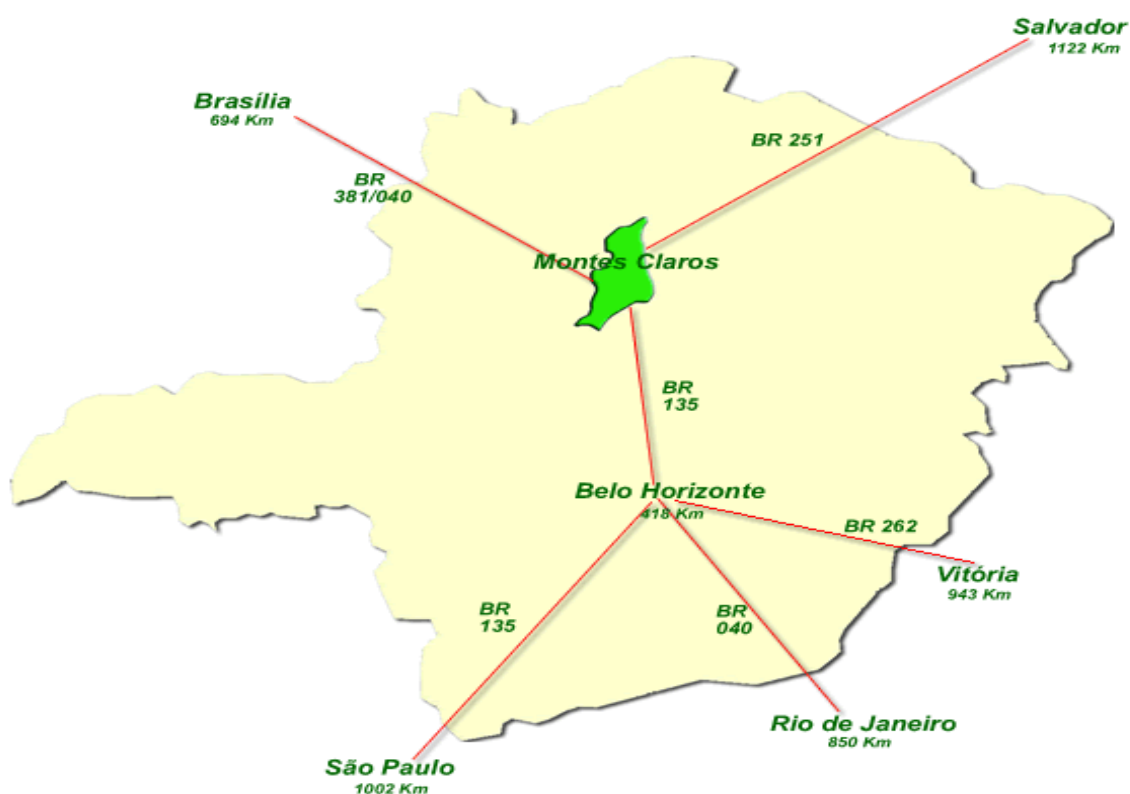


Fonte: IGA – Instituto de Geociências aplicadas. Disponível em: <http://www.iga.mg.gov.br/MAPSERV_IGA/ATLAS/>. Acesso em: 25/11/2015.

O entroncamento rodoviário de Montes Claros liga o centro-oeste ao nordeste do Brasil (mapa 02), o que destaca a cidade como um centro de referência da mobilidade sócioespacial na região e confirma o grande fluxo de pessoas em busca da satisfação de suas necessidades, em especial a procura de emprego, saúde, educação, bens, lazer e demais serviços que não são ofertados nas outras cidades da região. Este é, também, o entendimento do setor empresarial de Montes Claros, conforme pesquisa feita pela ACIMOC (2012):

O município de Montes Claros possui uma malha viária de 4.600 km de estradas cortando os seus 3.576 km² interligando os diversos distritos e comunidades com a sede do município servindo como canal de escoamento da produção rural, transporte da população e escolar para atendimento ao sistema de nucleação. Quanto às rodovias federais o município possui um dos maiores entroncamentos rodoviários do país servido pelas Rodovias BR-135 que corta o município no sentido Bocaiuva/Mirabela; BR-365 Pirapora/Triangulo Mineiro; BR-251 sentido Francisco Sá [...] que também permitem a ligação com outros nodais rodoviários (BR-040, BR-116) (ACIMOC, 2012, p. 16 e 22).

Mapa 02 - Localização de Montes Claros no Estado de Minas Gerais, principais rodovias e distância de algumas Capitais nacionais, 2015:



Fonte: Prefeitura Municipal de Montes Claros. Disponível em: <<http://www.montesclaros.mg.gov.br/cidade/chegar.htm>>. Acesso em: 21/12/2015

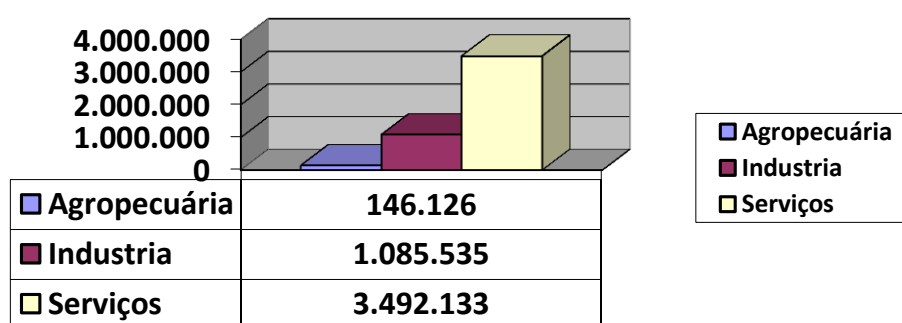
Na perspectiva de setores empresariais (ACIMOC), com base nos dados expostos, e pela análise dos mapas apresentados, fica clara a relevância e a centralidade da cidade de Montes Claros na região. Ao longo do século XX a cidade se tornou um centro de convergência de serviços, sendo referenciada como cidade média do Norte de Minas Gerais, pois comanda as cidades do seu entorno, que possuem certas limitações nas funções ofertadas para a sua população.

Montes Claros (MG) foi classificada, segundo o IBGE (2007), que destacou a sua centralidade na região do Norte de Minas, como “Capital Regional B”³⁵, pois oferta uma

³⁵ Capital regional – integram este nível 70 centros que, como as metrópoles, também se relacionam com o estrato superior da rede urbana. Com capacidade de gestão no nível imediatamente inferior ao das metrópoles, têm área de influência de âmbito regional, sendo referidas como destino, para um conjunto de atividades, por grande número de municípios. Os grupos das Capitais regionais são os seguintes: a. Capital regional A – constituído por 11 cidades, com medianas de 955 mil habitantes e 487 relacionamentos; b. Capital regional B – constituído por 20 cidades, com medianas de 435 mil habitantes e 406 relacionamentos; e c. Capital regional C – constituído por 39 cidades com medianas de 250 mil habitantes e 162 relacionamentos (IBGE, 2007). Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/geografia/regic.shtm>>. Acesso em: 28/12/2015.

gama de bens e serviços com grande alcance espacial. Atentando-se para as interpretações dos gráficos e tabelas, percebe-se que o gráfico 02 apresenta um panorama de como o setor de serviços (terciário) vem se consolidando em Montes Claros, sendo esta uma das razões pelas quais a cidade é considerada um polo regional (cidade média) ou “Capital Regional”, já que, segundo França e Soares (2014, p.6), “O desenvolvimento do setor terciário é uma tendência marcante na dinâmica econômica das cidades médias, como é o caso da cidade em foco”, o que contribui para a atração dos deslocamentos populacionais da região.

Gráfico 02 - Produto interno bruto de Montes Claros, 2012:



Fonte: IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/grafico_cidades.php?lang=&codmun=314330&idtema=134&search=minas-gerais|montes-claros|produto-interno-bruto-dos-municipios-2012>. Acesso em: 17/12/2015. Nota: Dados trabalhados pela autora

Em 2009, o setor de agropecuária era responsável por R\$146.126,00 do produto interno bruto; o setor da indústria alcançou o valor de R\$1.085.535,00. Porém, ambos os setores estiveram longe de superar os R\$3.492.133,00 advindos do setor de serviços, que, indubitavelmente, comandou a economia da cidade norte-mineira.

Atualmente os setores de saúde e de educação são os que mais atraem a população da região e do sul do Estado da Bahia para Montes Claros. Entretanto, o setor de serviço que merece maior destaque na atração de pessoas é o da saúde, até porque a cidade ocupa o posto de Superintendência Regional de Saúde³⁶, que, de acordo com a Secretaria de Estado de

³⁶ Conforme a Resolução SES N.º 3070 de Dezembro de 2011, as Superintendências Regionais de Saúde são identificadas, pela macrorregião de sua localização e do município sede e terão suas áreas de abrangência estabelecidas por Resolução do Secretário de Estado de Saúde sendo: a Superintendência Regional de Saúde Macrorregião Norte – Montes Claros. As Gerências Regionais de Saúde têm por finalidade contribuir para uma melhor governança regionalizada do Sistema Estadual de Saúde, apoiando as Superintendências Regionais de Saúde às quais se vinculam. Para os efeitos desta Resolução a expressão “território da Superintendência” equivalerá à “área de abrangência regional” da própria Superintendência (53 municípios) acrescido da “área de abrangência” das Gerências Regionais de Saúde de Pirapora (sete municípios) e Januária (26 municípios) vinculada a sua estrutura totalizando os 86 municípios. Compete a superintendente

Saúde de Minas Gerais (2015), é composta por cinco microrregiões e atende a uma população de 1.047.007 habitantes distribuídas em 53 municípios.

O aumento do fluxo de pessoas que viajam até Montes Claros em busca de atendimento médico/hospitalar é facilmente perceptível ao se observar, no centro da cidade, diariamente, o grande número de ônibus dos consórcios de saúde que vem de outros municípios estacionados nas ruas, como bem retrata a figura 06, a seguir:

Figura 06 - Ônibus dos consórcios de saúde estacionados nas ruas do centro de Montes Claros, fevereiro 2016:

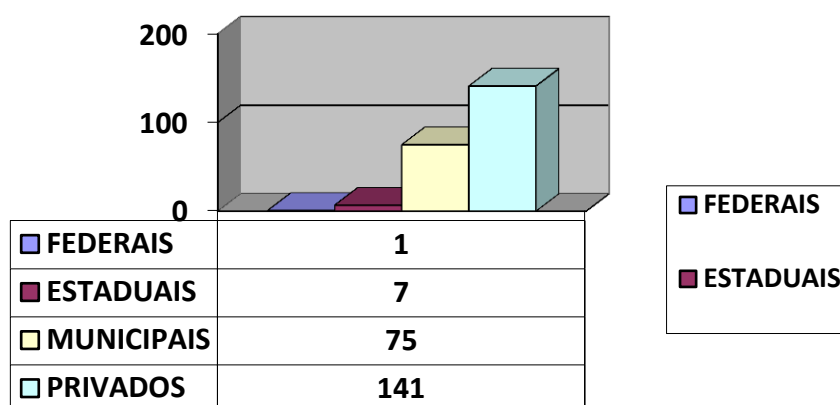


Fonte: Acervo particular da autora, 22/02/2016.

gerenciar ações, políticas públicas e serviços, com foco na melhoria da qualidade de saúde da população: subsidiar a elaboração de políticas públicas de saúde e propiciar as condições necessárias à implantação das políticas e serviços de saúde; coordenar as ações de saúde de abrangência regionais visando à melhoria da gestão do SUS, inclusive as ações de ouvidoria; administrar a superintendência, praticando os atos necessários à consecução de sua finalidade; representar a SES na sua área de abrangência; viabilizar ações de caráter técnico administrativo; coordenar e articular o desenvolvimento de ações técnicas e administrativas, em serviços específicos, quando abranger o território da superintendência; acompanhar o desenvolvimento das atividades de natureza jurídica e de comunicação social, conforme orientação da unidade central, no território da Superintendência; indicar membros para compor as comissões de ética, sindicante e processante de acordo com orientações da unidade central; fazer a interlocução com os Colegiados Microrregionais de Conselhos Municipais de Saúde, de sua área de abrangência. Fonte: SES – Secretaria de Estado de Saúde de Minas Gerais. 2015. Disponível em: <<http://www.saude.mg.gov.br/ajuda/story/7051-montes-claros-tem-nova-superintendente-regional-de-saude>>. Acesso em: 21/12/2015.

O gráfico 03 demonstra o número de estabelecimentos de saúde na cidade de Montes Claros. Em 2010, eram 141 estabelecimentos privados, 75 municipais, sete (7) estaduais e um (1) federal. O número de estabelecimentos na área da saúde é um forte atrativo para pessoas de toda a região do Norte de Minas, que precisam desse serviço, seja em atendimento básico, especializado ou de urgência.

Gráfico 03 - Estabelecimentos de saúde em Montes Claros, 2010:



Fonte: IBGE, Assistência Médica Sanitária 2009. Rio de Janeiro: IBGE, 2010. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/painel/saude.php?lang=&codmun=314330&search=minas-gerais|montes-claros|info%EFficosestabelecimentos-de-sa%FAde-e-morbidade-hospitalar>>. Acesso em: 21/12/2015. Nota: Dados trabalhados pela autora.

Além do setor de saúde, outro setor que vem crescendo e atraindo pessoas para cidade é o de educação. Em 2016, Montes Claros conta com 13 instituições de ensino superior privado, além dos campus da Universidade Federal de Minas Gerais e da Universidade Estadual de Montes Claros, que oferecem 50 cursos de graduação, além de pós-graduação, mestrado e doutorado, onde estudam 30 mil universitários (Montes Claros, 2016)³⁷.

O transporte desses estudantes que moram em outras cidades, que se deslocam semanal ou diariamente, é feito através de fretamentos contínuos ou transporte escolar, de acordo com a legislação³⁸. “Atualmente existem associações de estudantes que possuem o transporte próprio, uma média de nove a 10 ônibus, diariamente, que fazem o percurso de Bocaiuva a Montes Claros.” (Neto Braga, funcionário da Transnorte, em entrevista concedida a autora, em 12/06/2014).

³⁷ http://www.montesclaros.mg.gov.br/cidade/aspectos_gerais.htm

³⁸ Artigo 2º, inciso V e VI do Decreto nº. 44.035/2005.

As rodovias, fruto das políticas regionais do final da década de 1970, que ligam a cidade de Montes Claros aos demais municípios norte-mineiros e aos principais centros econômicos nacionais, juntamente com a oferta de transportes, quando cumprem o papel de conectores dos centros urbanos e facilitadores das relações sócioespaciais, são meios responsáveis pelo progresso e desenvolvimento da região.

Atualmente, a cidade de Montes Claros, diante do seu dinamismo, se destaca por receber, diariamente, um grande fluxo de pessoas e bens através dos deslocamentos pendulares feitos por meio do transporte público regular de passageiros e pelo transporte informal, que ocorrem entre os municípios da região, que será melhor analisado nos próximos tópicos.

2.2 Meios formais e alternativos de transporte intermunicipal no “2º Entroncamento Rodoviário” do país

A necessidade de se locomover é inerente ao ser humano, ou seja, faz parte da sua natureza conquistar novos territórios, ir além dos limites geográficos. Atualmente, pode-se dizer que o vir e ir de pessoas (e assim culturas, ideias, etc.) entre as cidades, Estados, Países, torna-se a cada dia mais corriqueiro, e que, segundo Bauman (2001), é fruto de uma modernidade líquida³⁹, pela qual as pessoas não mais se prendem a lugares, seja em decorrência da velocidade do movimento, seja em razão do acesso a meios rápidos de mobilidade:

Graças a sua flexibilidade e expansividade recentemente adquiridas, o tempo moderno se tornou, antes e acima de tudo, a arma na conquista do espaço. Na moderna luta entre tempo e espaço, o espaço era o lado sólido e impassível, pesado e inerte, capaz apenas de uma guerra defensiva, de trincheiras – um obstáculo aos avanços do tempo. O tempo era o lado dinâmico e ativo na batalha, o lado sempre na ofensiva: a força invasora, conquistadora e colonizadora. A velocidade do movimento e o acesso a meios mais rápidos de mobilidade chegaram nos tempos modernos à posição de principal ferramenta do poder e da dominação (BAUMAN, 2001, p. 16).

Portanto, não se pode negar a mobilidade como um dos principais recursos da vida moderna do século XXI, que deve ser caracterizada como a conjugação de movimentos físicos, de significado e prática, além de ser, também, um movimento social pelo qual ocorre a

³⁹ Segundo Bauman estamos, ainda vivendo o tempo moderno, embora, atualmente, essa modernidade tenha se tornado líquida, no qual o autor considera os termos “[...] ‘fluidez’ ou ‘liquidez’ como metáforas adequadas quando queremos captar a natureza da presente fase, nova de muitas maneiras, na história da modernidade.” (BAUMAN, 2001, p.9).

iteração entre pessoas, coisas e ideias (CREESWEL, 2009), e que tanto chama a atenção dos diversos estudiosos/pesquisadores, que tentam entender como esse movimento de corpos entre os lugares acontecem e os efeitos deles decorrentes.

Com efeito, a acessibilidade, outro conceito importante para o estudo dos transportes – do vir e ir –, caracteriza-se pela potencialidade e facilidade de se atingir os destinos desejados, disponibilizada através da efetividade do sistema de transporte, ou seja, a forma como as pessoas desejam e podem realizar os seus deslocamentos (HASEN, 1959)⁴⁰.

Vasconcellos (2012) afirma que a acessibilidade refere-se à facilidade relativa de atravessar o espaço e atingir as construções e equipamentos urbanos, os veículos ou destinos desejados. Para Morris *et al* (1979), o modo de transporte disponível para os indivíduos é um elemento particularmente vital no cálculo da acessibilidade.

Assim, a combinação destes dois elementos, mobilidade e acessibilidade, é imprescindível para aqueles que pretendem chegar a determinado local com o fim de satisfazer as suas necessidades, como é o caso das pessoas no Norte de Minas, que se deslocam até Montes Claros em busca dos serviços e bens aqui ofertados.

Em Montes Claros, os deslocamentos, sejam eles diários ou permanentes, provocam transformações estruturais e comportamentais na cidade, já que esta tem que se adequar para receber esse fluxo de pessoas que vêm em busca da satisfação das mais variadas necessidades, que não podem ser supridas em sua origem, como propõe Rémy e Voyé sobre as modificações no espaço decorrentes dessa mobilidade:

A mobilidade – que afecta não só as pessoas e os bens mas também as mensagens e as informações – repercute-se de várias maneiras na construção e no uso do espaço, e afecta a vários graus e numa temporalidade diferente a cidade e o campo. Assim caracterizada como processo de integração da mobilidade na vida quotidiana a urbanização dará à individualização toda a sua lógica, ao diminuir o peso dos enraizamentos territoriais e do controlo ecológico na dinâmica global. Permitirá fazer do projecto individual um elemento chave de reivindicação na vida quotidiana (RÉMY, VOYÉ, 1992, P.61).

Modificações são causadas na cidade de Montes Claros, seja na estrutura viária, como o aumento do trânsito de veículos e pessoas na cidade, seja na forma como esta tem acolhido e ofertado seus serviços as pessoas da região. Os passageiros que aqui chegam são um reflexo do seu comportamento, da sua crença, das suas ideias, das suas necessidades, que a partir do seu vir e ir passam a fazer parte do cotidiano do local.

⁴⁰ Em 1959, Walter G. Hansen lançou o primeiro conceito analítico sobre acessibilidade dentro do contexto de planejamento de transportes.

Ainda sobre as modificações no espaço social provocada pela mobilidade, Carmo explica:

Como vimos, o incremento e a intensificação da mobilidade provoca uma desarrumação orgânica que nos leva a configurar o espaço social, não como um plano indiferenciado incólume à passagem vertiginosa dos fluxos, mas como espécie de cordilheira acidentada que interfere e sofre constantes interferências resultantes da interação com um sem-número de movimentos e deambulações. Num certo sentido, pode dizer-se que as mobilidades geram novas espacialidades e que estas, por seu turno, enformam e redirecionam os circuitos (CARMO, 2009, p. 49).

Conforme explicita Simmel (2004), o passageiro, por ele denominado de “estrangeiro”, sofre um processo dialético, ao mesmo tempo que existe uma atração pela cidade, como os serviços e bens ofertados, ocorre, também, uma repulsa, pois, mesmo que ele se estabeleça naquele local, será sempre visto como o outro, o de fora. E, apesar de muitas vezes o passageiro ser tratado com certo preconceito por ser “de fora”, ao mesmo tempo, não se pode negar que ele representa o novo e provoca transformações sociais e econômicas no cerne da sociedade.

Dada a importância do assunto e sob o ponto de vista legal, cumpre destacar que o ir e vir humano, no Brasil, tem caráter de direito fundamental, assim resguardado pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988⁴¹.

De acordo com o gráfico 04, dados do IBGE (2011)⁴² e sítio eletrônico do DER⁴³, o transporte rodoviário intermunicipal/interestadual público, é, ainda hoje, a principal modalidade de locomoção coletiva de passageiros utilizada no Brasil, realidade que não é diferente na região norte-mineira, seja pela extensa malha rodoviária brasileira que interliga as mais diversas localidades, seja pela regularidade dos serviços prestados pelas empresas de transporte ou, ainda, pelo valor das tarifas que tornam o ônibus mais acessível às diversas classes econômicas, transformando essa modalidade de transporte numa atividade de extrema

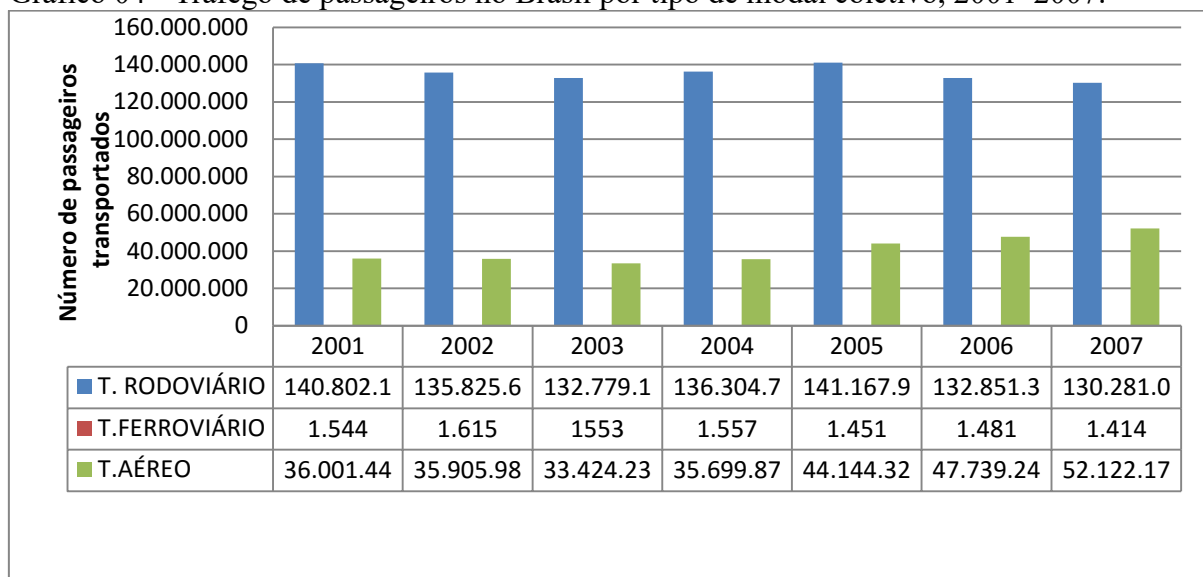
⁴¹ Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...] XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens; (BRASIL, 1988).

⁴² IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Anuário Estatístico do Brasil, volume 71, 2011. Seção 5 – Aspectos da Atividade e Serviços - Transportes. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualização/periódicos/20/aeb_2011.pdf>. Acesso em: 14/08/2013.

⁴³ Nos últimos 12 meses cerca de 76,5 milhões de passageiros foram transportados no Sistema de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal em aproximadamente de 3,3 milhões de viagens realizadas. Mais de 235 milhões de quilômetros foram percorridos por 4.733 veículos. Duzentas e quatorze empresas são responsáveis pelos 1.745 serviços existentes. Disponível em: <<http://www.der.mg.gov.br/noticias/1940-transporte-intermunicipal-e-discutido-em-audiencia-publica-na-capital>>. Acesso em: 25/10/2013.

importância para a concretização da mobilidade e acessibilidade sócioespacial e que traz incentivo ao crescimento econômico e ao desenvolvimento social da sociedade.

Gráfico 04 - Tráfego de passageiros no Brasil por tipo de modal coletivo, 2001–2007:



Fonte: Dados IPEADATA, vários anos. Disponível em: <www.ipeadata.gov.br>. Acesso em: 25/07/2015.

Nota: Dados trabalhados pela autora

Vale destacar que o transporte público de passageiros, fundamental para a consecução dos fins da acessibilidade e mobilidade espacial, tem significativa importância para o desenvolvimento social, cultural e econômico da sociedade. Conforme destaca a ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos - apud Gifoni Neto (2002, p.76), o transporte tem pelo menos cinco funções essenciais para a economia e a sociedade:

(i) garantidor fundamental do direito de ir e vir, sobre o qual foi fundado o Estado Moderno; (ii) indutor poderoso de desenvolvimento; (iii) é insumo econômico essencial para as atividades produtivas e de distribuição, comércio e circulação, e até mesmo de consumo, sem o qual os modos econômicos de produção vigentes não sobrevivem; (iv) integrador de tudo e de todos, já que sem o transporte não se pode apropriar do território, criando-se a consciência de identidade, de pertencer a um mesmo local, e não se forma, assim, nenhuma amálgama política, cultural e econômica, necessárias para unir as comunidades e a própria sociedade; (v) é uma atividade-meio “sine qua non”, que interliga todas as demais e sem a qual nenhuma delas tem condições de se realizar plenamente (saúde, educação, cultura, lazer, moradia, trabalho etc.). Enquanto esta função age como um hífen, a anterior amarra o conjunto da sociedade.

Diante da importância do transporte, principalmente para realização do vir e ir, é que, em 2016, detecta-se um crescimento na oferta de transportes rodoviários na região, que contribuem para que a cidade de Montes Claros receba, diariamente, um grande fluxo de

pessoas e bens através dos deslocamentos diários ou movimentos pendulares feitos não apenas por meio do transporte público regular de passageiros, mas, também - e principalmente -, pelo transporte informal, além do transporte dos consórcios da saúde, que ocorrem entre os municípios da região e o transporte de estudantes.

Assim, essa intensa e difusa interação da mobilidade sócioespacial e o fluxo de pessoas que acontece entre os municípios norte-mineiros e a cidade de Montes Claros, dá-se pelo fato desta ser considerada uma “Capital Regional”, oferecendo à população uma gama de serviços, tais como os já mencionados, que, normalmente, são deficientemente ofertados nos demais municípios da mesorregião Norte do estado.

A propagação e modernização do transporte rodoviário, somado à abertura e pavimentação de estradas, transformaram a acessibilidade e a mobilidade entre a cidade de Montes Claros e os municípios da região norte-mineira, tornando mais intensos os deslocamentos e, em decorrência desses fatores, as pessoas que precisam utilizar os serviços e o comércio disponibilizados pela cidade não mais têm a necessidade de se fixar definitivamente na cidade, podendo fazê-lo diariamente através dos movimentos pendulares.

A região dispõe de vários tipos de transportes alternativos que fazem frente ao transporte regular, como os táxis, os ônibus da saúde e o transporte escolar (já citados nos tópicos anteriores), vans, as caronas das redes sociais e o transporte particular, conhecidos como “caroneiros”. Cumpre destacar que nem todo transporte alternativo é informal, como os ônibus dos consórcios de saúde e o transporte escolar.

Não se pode dissociar o aumento do fluxo de pessoas entre os municípios do Norte de Minas e Montes Claros dos meios de transportes e da infraestrutura rodoviária. A busca pela velocidade integrada ao desenvolvimento dos transportes permitiu uma oferta crescente de veículos que fazem, atualmente, o trajeto das pessoas entre estas cidades e a combinação desse fluxo de passageiros com a cidade propiciou uma mudança na dinâmica social e econômica da cidade.

2.3 Do transporte regular intermunicipal ao transporte informal de passageiros

O transporte informal, como é executado atualmente (2016), através de ônibus, micro-ônibus, vans, táxi e até veículos particulares (placa cinza), com a cobrança de passagem, objeto da presente pesquisa, teve início na região no ano de 1994 e, dois anos após o seu aparecimento, em 1996, essa modalidade já incomodava e ameaçava a prestação do serviço dos transportadores regulares.

Os primeiros transportadores alternativos encontraram uma brecha para explorar o serviço, quando observaram que as empresas regulares não atendiam suficientemente aos anseios da população, seja na questão da disponibilização dos horários dos ônibus, seja pela falta de qualidade na prestação do serviço e, até mesmo, pelo esgotamento das passagens. “Os ônibus partiam para seus destinos tão cheios que, não raras vezes, iam passageiros em pé no corredor do veículo.” (Neto Braga, funcionário da Transnorte, entrevista concedida a autora, em 12/06/2014).

Em razão das transformações políticas e econômicas sofridas nos últimos 30 (trinta) anos, como visto no tópico anterior, somadas ao crescimento do trabalho informal, o desemprego, a busca pela velocidade, a necessidade crescente de otimização/diminuição de tempo e custo, influenciaram alguns interessados a explorar de modo informal o serviço de transporte, com o fim de atender a demanda não satisfeita pelo serviço prestado sob a responsabilidade do Estado. Esta atitude dos transportadores informais acarretou em uma mudança no cenário do transporte coletivo, principalmente no Norte de Minas Gerais, e que impactou diretamente os modos e costumes das pessoas na região, tanto no aspecto econômico, quanto cultural.

A lei tomou para si a tarefa de elencar quais são as formas de transporte e como estas poderão ser executadas de forma regular, bem como determinou o que será caracterizado como transporte informal de passageiros.

O Decreto nº. 44.035/05, que disciplina a autorização para a prestação de serviço fretado de transporte, elenca e explica, em seu artigo 2º e respectivos incisos, quais as formas de transportes permitidas por lei (ou regulares) para efetuar viagens intermunicipais⁴⁴, enquanto que a Lei nº. 19.445/2011 esclarece o que é considerado transporte informal.

⁴⁴ Art. 2º Para efeito de prestação de serviço fretado de transporte rodoviário intermunicipal de pessoas considera-se: [...] IV - veículo de aluguel - veículo automotor de transporte coletivo de passageiros, detentor de Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo - CRLV na categoria aluguel, projetado e construído com finalidade exclusiva de transporte de pessoas, dotado de corredor interno para circulação das mesmas, com idade de até quinze anos de uso, contados a partir da data de fabricação do veículo constante no CRLV; V - fretamento contínuo - serviço autorizado pelo DER/MG, destinado ao deslocamento de empregados e servidores de pessoas jurídicas privadas ou públicas, bem como de grupo de pessoas matriculadas ou inscritas em estabelecimento de ensino, desde que comprovado o vínculo, em caráter habitual, mediante contrato e emissão de documento fiscal, com pontos de origem e destino preestabelecidos, não aberto ao público, vedado qualquer característica de transporte público; VI - transporte escolar - serviço destinado ao transporte remunerado de estudantes regularmente matriculados em estabelecimento de ensino, quando realizado em veículo especialmente destinado a esse fim, nos termos do Código de Trânsito Brasileiro; VII - fretamento eventual - serviço autorizado pelo DER/MG, destinado ao deslocamento eventual, não aberto ao público, de grupo fechado de pessoas devidamente identificadas em relação nominal e mediante emissão de documento fiscal apropriado, ambos de porte obrigatório no veículo, com finalidade turística, cultural, recreativa, religiosa ou assemelhada, com pontos de origem e destino preestabelecidos, sendo-lhe vedado praticar quaisquer características do serviço de transporte público, tais como, o embarque ou desembarque de pessoas nos terminais rodoviários de passageiros e suas áreas de entorno, e a cobrança individual de passagens; VIII -

Cumprе ressaltar que, embora no presente trabalho seja utilizada a denominação transporte informal ou transporte alternativo, o Estado de Minas Gerais, corroborado pela Lei nº. 19.445/2011, denomina este modal como *clandestino*, deixando expressa essa denominação a partir da ementa da referida lei, quando “Estabelece normas para coibir o transporte metropolitano e intermunicipal *clandestino* de passageiros no Estado.” (MINAS GERAIS, Lei nº. 19.445/2011).

Por isso, não é raro encontrar a expressão “transporte *clandestino* de passageiros” em reportagens, artigos e até mesmo em pronunciamentos de autoridades públicas. Para um maior esclarecimento, a Lei Estadual de Minas Gerais, nº. 19.445/2011, em seu artigo 2º, descreve o que é caracterizado como transporte clandestino:

Para os efeitos desta Lei, considera-se clandestino o transporte metropolitano ou intermunicipal remunerado de passageiros, realizado por pessoa física ou jurídica, em veículo particular ou de aluguel, que: I – não possua a devida concessão, permissão ou autorização do poder concedente; II – não obedeça a itinerário definido pela Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas – SETOP (MINAS GERAIS, 2011).

Assim, as pessoas jurídicas ou pessoas físicas que, através de ônibus, *vans*, micro-ônibus e táxis, efetuam o transporte intermunicipal de passageiros sem a formalização de um contrato administrativo com o Estado, denominado Contrato de Concessão de Serviço Público, não podem, em nome do Estado, explorar tal atividade, atuando, assim, à margem do sistema, sendo, então, rotulados como transportadores *clandestinos* de passageiros pelo Estado e seus órgãos.

Só é admitido pelo Estado como transporte coletivo público intermunicipal aquele feito por empresas que possuam um contrato de concessão com este, realizado entre dois ou mais municípios e aberto ao público em geral. Estas empresas concessionárias podem executar o serviço continuamente, cobrar passagem (com tarifas definidas pelo Estado), com itinerários e horários definidos pelo órgão responsável, no caso o DER, pegar passageiros

transporte fretado - serviço remunerado de transporte rodoviário intermunicipal de pessoas, não aberto ao público, prestado mediante contrato bilateral de aluguel entre o transportador e grupo de pessoas ou entidades de direito público ou privado, prestado em veículo de aluguel, devidamente cadastrado mediante emissão da respectiva documentação fiscal e da necessária autorização do DER/MG, em conformidade com o art. 107, do Código de Trânsito Brasileiro; e IX - transporte público - serviço público delegado de transporte coletivo intermunicipal de passageiros, regular e permanente, controlado e coordenado pelo DER/MG, executado sob as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade de tarifas, realizado entre dois ou mais municípios, mediante itinerário, seccionamentos intermediários, horários e tarifa previamente definidos pelo DER/MG, frequência regular, venda individual de passagens, destinado ao transporte aberto ao público realizado em veículo devidamente cadastrado.

durante o trajeto nos pontos preestabelecidos, ir e voltar com grupo de passageiros diferentes e utilizar o terminal rodoviário como ponto de embarque e desembarque.

De acordo com Gifone, o transporte informal, que ele também denomina como artesanal, tem seu crescimento justificado por alguns fatores:

No transporte informal, a propriedade dos veículos é atomizada, disseminada entre numerosos proprietários que, em geral, são os próprios operadores, embora há notícias de que vem crescendo a formação de pequenas frotas por um único proprietário. Oferecem um serviço porta-a-porta e param nos lugares mais convenientes para o usuário. As tarifas são definidas em função das fixadas para o ônibus. [...] Na medida em que, evadindo os impostos, não são submetidos a custos de mão-de-obra na mesma proporção que os imputados aos ônibus regulamentados, os transportadores artesanais trabalham com altos índices de rentabilidade. Isso tem tornado o serviço atraente e, devido à inexistência de barreiras à entrada nesse mercado, um número crescente de operadores individuais tem passado a operar entre as cidades (GIFONE NETO, 2002, p. 95).

Atualmente, existem vários modais e formas de se realizar o transporte informal, mas o modal pioneiro na realização deste transporte na região foi o táxi, principalmente pela facilidade na prestação, bem como por ser legalizado e, ainda, pelo tipo de serviço que executa.

Entretanto, o taxista devidamente licenciado (legalizado) em seu município pode realizar, formalmente, o transporte de passageiros na sua “praça” ou no município, podendo fazer viagens intermunicipais, desde que contratado por passageiros determinados, devendo retornar com os mesmos passageiros ou mesmo vazio, obedecendo os preceitos estabelecidos por lei para o exercício da função. Caso o taxista extrapole a legislação, assume o risco de executar um serviço informal de transporte de passageiros, conduta passível de sofrer as sanções impostas pela lei.

O ônibus (acima de vinte passageiros), micro-ônibus (até vinte passageiros) e as vans também são utilizados para realizar o transporte informal de passageiro. Os transportadores aproveitam da figura do fretamento eventual ou do transporte fretado, definidas e resguardadas por lei, para tentar ocultar a realização do transporte coletivo público de passageiros.

O fretamento eventual, de acordo com a legislação, não é aberto ao público, sendo prestado a um grupo de pessoas devidamente identificadas, com itinerário preestabelecido, normalmente com a finalidade turística, cultural, recreativa, religiosa ou semelhante, sendo vedada a prática de quaisquer atos próprios e características do serviço de transporte público, tais como o embarque ou desembarque de pessoas nos terminais

rodoviários de passageiros e suas áreas de entorno ou mesmo a cobrança individual de passagens.

O que diferencia a figura do fretamento eventual para o transporte fretado é que este último deve ser prestado mediante um acordo bilateral de aluguel entre o transportador e um grupo de pessoas, realizado através de um veículo de aluguel.

Para a execução desses dois tipos de transporte, é necessária uma autorização (ATF – Autorização de transporte fretado), que é concedida pelo ente público responsável, ou seja, Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) - para viagens interestaduais⁴⁵ - ou DER - para viagens intermunicipais⁴⁶.

Outra forma de prestação do serviço de transporte informal é através da nova figura do “caroneiro”. O “caroneiro” é o particular que efetua o transporte de pessoas entre dois ou mais municípios e cobra uma taxa preestabelecida dos seus usuários. As redes sociais são as principais responsáveis pela disseminação dessa nova modalidade de transporte informal. No *Facebook* existem incontáveis grupos de carona. Estes grupos possuem rígidas regras de conduta para quem oferece e para quem usa o serviço, e aquele que não as respeita é excluído.

Assim, a grande oferta do transporte rodoviário informal de passageiros que faz frente ao regular de responsabilidade do Estado representa uma significativa melhora, seja de quantidade ou qualidade, do serviço na região do Norte de Minas.

Como visto, atualmente existem diversas formas e tipos de prestação desse serviço, podendo o usuário optar pelo tipo e forma de transporte que melhor atenda os seus anseios, facilitando os deslocamentos entre os municípios da região.

2.4 O vir e ir de passageiros sob o controle e “descontrole” das autoridades públicas

O transporte coletivo de passageiros deve, então, ser entendido como um serviço público de caráter essencial, delegado à iniciativa privada, através de um contrato de concessão que transfere ao particular apenas a execução do serviço⁴⁷, em seu próprio nome e

⁴⁵ Conforme o Decreto nº. 2.521, de 20 de março de 1998 que dispõe sobre a exploração, mediante permissão e autorização, de serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dá outras providências.

⁴⁶ Conforme o Decreto nº. 46.418 de 3 de janeiro de 2014 que dispõe sobre a atuação do agente fiscal de transporte e trânsito no interior dos veículos de transporte coletivo em operação nos sistemas intermunicipal e metropolitano de passageiros e o Decreto nº. 44.035/05 que disciplina a autorização para prestação de serviço fretado de transporte rodoviário intermunicipal de pessoas.

⁴⁷ O poder concedente continua sendo o titular do serviço, apesar de conceder a execução do mesmo a um particular.

por sua conta e risco, mas mediante fiscalização e controle da Administração Pública, inclusive sob o aspecto da remuneração cobrada ao usuário (tarifa), a qual é fixada pelo poder concedente (DI PIETRO, 2002).

Os artigos 21, XII, “e”⁴⁸, 175⁴⁹, da Constituição da República Federativa do Brasil, promulgam que o transporte de passageiro é um serviço público⁵⁰ que se submete a regramentos (leis próprias)⁵¹ e que confere ao poder público o dever de prestá-lo, na forma da lei, diretamente ou indiretamente, nesse último caso sob regime de concessão⁵² ou permissão, sempre precedidas de licitação⁵³.

Desta forma, cabe ao poder público o dever de normatizar e fiscalizar os serviços públicos que são executados por particulares, como é o caso do transporte de passageiros. A empresa que executa tal serviço o faz de acordo com contrato público estabelecido pelo ente administrativo concedente. Por ser caracterizado como serviço público, o transporte de passageiro público (linhas regulares) não pode ser executado de qualquer maneira, por qualquer particular, devendo sempre haver licitação prévia a sua concessão.

No estado de Minas Gerais, o SETOP – Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas é o órgão competente para regular e expedir a concessão para exploração comercial do serviço de transporte público intermunicipal regular, conforme determina o RSTC - Regulamento de Serviço de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal do Estado de 22 de agosto de 2007⁵⁴.

⁴⁸ Art. 21. Compete à União: [...] XII - explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão [...] e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros;

⁴⁹ Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos. Parágrafo único. A lei disporá sobre: I - o regime das empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos, o caráter especial de seu contrato e de sua prorrogação, bem como as condições de caducidade, fiscalização e rescisão da concessão ou permissão; II - os direitos dos usuários; III - política tarifária; IV - a obrigação de manter serviço adequado.

⁵⁰ Serviço público é “[...] toda atividade material que a lei atribui ao Estado para que exerça diretamente ou por meio de seus delegados, com o objetivo de satisfazer concretamente às necessidades coletivas, sob regime jurídico total ou parcialmente público.” (DI PIETRO, 2002, p. 99).

⁵¹ Lei nº. 8.666/93; lei nº. 8.987/95; lei nº 9.074/95; lei 19.445/11; Decreto nº. 44.035/2005; Decreto 46.418/2014.

⁵² Concessão é “[...] o contrato administrativo pelo qual a Administração concede ao particular a execução remunerada de serviço público ou de obra pública, ou lhe cede o uso de bem público, para que o explore por sua conta e risco, pelo prazo e nas condições regulamentares e contratuais.” (DI PIETRO, 2002, p. 274).

⁵³ “A doutrina conceitua licitação como um procedimento administrativo, de observância obrigatória pelas entidades governamentais, em que, observada a igualdade entre os participantes, deve ser selecionada a melhor proposta dentre as apresentadas pelos interessados em com ela travar determinadas relações de conteúdo patrimonial, uma vez preenchidos os requisitos mínimos necessários ao bom cumprimento das obrigações a que eles se propõem.” (ALEXANDRINO; PAULO, 2011, p. 562).

⁵⁴ Decreto nº. 44.603 de 22 de agosto de 2007 - Art. 1º O transporte coletivo rodoviário intermunicipal e metropolitano realizado no território do Estado de Minas Gerais, é serviço público de competência da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas - SETOP, podendo ser prestado diretamente ou por delegação, nos termos da Lei Delegada nº 128, de 25 de janeiro de 2007, da Lei Delegada nº 164, de 25 de janeiro de 2007, da Lei Federal nº 8.666 de 21 de junho de 1993, da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro

Entretanto, a existência da extensa e rígida legislação que regula a execução do serviço público de transporte não inibe a ação dos transportadores que atuam à margem destes regramentos, fugindo ao controle do Estado, mas que são de inegável importância para o vir e ir entre cidades, principalmente no caso dos municípios norte-mineiros, onde grande parte do transporte intermunicipal é praticado por estes transportadores informais.

Dois dos quatro transportadores informais entrevistados utilizam a autorização que é concedida pelo DER ou ANTT para o transporte fretado de modo irregular, com o fim de burlar a fiscalização, e efetuam o transporte de cidade a cidade, fugindo dos parâmetros estabelecidos pela lei, ou seja, fazem o transporte contínuo de passageiros, com a cobrança de passagens avulsa, levando uma turma de passageiros e, geralmente, voltando com outra.

Um transportador informal fez questão de enfatizar que o seu transporte era regularizado por possuir as duas autorizações para fretamento, expedida tanto pelo DER quanto pela ANTT, mas, ao ser questionado sobre o transporte coletivo público intermunicipal, esclareceu que tais autorizações lhe dão apenas o direito de efetuar o transporte fretado⁵⁵ (Jales Rodrigues Faria, empresário, entrevista concedida a autora, em 18/01/2016), o que demonstra que os transportadores informais possuem a consciência que utilizam das autorizações para burlar as fiscalizações dos órgãos competentes.

De acordo com a ANTT, as blitz individuais, feitas somente pela ANTT, PRF – Polícia Rodoviária Federal ou DER, são ineficientes para detectar as irregularidades no transporte, pois a maioria das empresas de turismo tem duas autorizações para viagem, uma do DER e outra da ANTT, utilizadas para burlar o sistema e escapar da fiscalização. Além disso, os passageiros são orientados a mentir sobre o destino.

O órgão competente para a fiscalização do transporte intermunicipal de passageiro, objeto da pesquisa, é o DER⁵⁶, realizado através dos seus agentes, conforme determina o Decreto nº. 44.035/05, Decreto nº. 46.418/2014 e a Lei nº. 19.445/11, com o fim

de 1995, da Lei Federal nº 9.074, de 7 de julho de 1995, e da Lei Estadual nº 13.655, 14 de julho de 2000, e rege-se-á pelas normas deste Regulamento e legislação aplicável.

⁵⁵ Art. 2º, inciso VIII - transporte fretado - serviço remunerado de transporte rodoviário intermunicipal de pessoas, não aberto ao público, prestado mediante contrato bilateral de aluguel entre o transportador e grupo de pessoas ou entidades de direito público ou privado, prestado em veículo de aluguel, devidamente cadastrado mediante emissão da respectiva documentação fiscal e da necessária autorização do DER/MG, em conformidade com o art. 107, do Código de Trânsito Brasileiro (Decreto nº. 44.035/2005).

⁵⁶ Decreto nº. 44.603/2007 - Art. 3º A fiscalização dos serviços de que trata este Regulamento será exercida pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais - DER-MG, por intermédio de seus agentes fiscais para o desempenho desta atividade. Parágrafo único. O DER-MG poderá celebrar convênios com outros órgãos públicos e entidades, respeitada a competência de cada qual, com a finalidade de coibir o transporte ilegal e clandestino no Estado de Minas Gerais (MINAS GERAIS, 2007).

de coibir irregularidades na prestação do serviço pelas empresas concessionárias ou daqueles que atuam a margem da legislação (transportadores informais).

O DER (2014) compara o transporte irregular ou “clandestino” a um vírus que deve ser combatido a todo custo, o que demonstra como o Estado considera nociva ao bom desenvolvimento da sociedade a execução da atividade informal, sendo benéficos apenas os serviços de transporte formais.

O transportador clandestino é semelhante a um vírus mutante de alto poder de devastação do sistema imunológico. Utilizamos desta imagem do vírus porque consideramos a problemática do transporte clandestino como uma epidemia que atinge a várias regiões do estado, algumas com mais, outras com menos intensidade. O caráter mutante do vírus é diagnosticado porque suas características mudam de região por região, além de ir mudando a sua forma de ser realizado à medida que nosso sistema de combate encontra um modo de imunizar o paciente, no caso o sistema de transporte regular (MÁRIO FRANCISCO DUARTE CRISPIM, entrevista concedida a autora, em 22/04/2014).

As empresas concessionárias que efetuam o transporte público de passageiros passam por uma rigorosa fiscalização dos órgãos responsáveis, com intensa inspeção dos itens de segurança, as condições de embarque e condições gerais do veículo, a existência do quadro de tarifas, tacógrafo aferido pelo Inmetro, etc. Além disso, é exigido, no momento da fiscalização, o laudo de inspeção técnica realizada no veículo, assinado por um engenheiro responsável e a apólice de seguro (não um seguro convencional, mas um seguro de responsabilidade civil) complementar ao obrigatório.

Para as fiscalizações realizadas com o fim de combater o transporte informal de passageiros, são executadas, muitas vezes, em ações conjuntas (convênios)⁵⁷ do DER com o Ministério Público Estadual e das polícias civil e militar, Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas, Secretaria de Defesa Social, Secretaria de Estado de Fazenda, Secretaria de Estado de Turismo, o que, também, não impede que esses órgãos façam fiscalizações isoladas destes transportadores.

De acordo com o DER, as fiscalizações de combate ao transporte informal (que pelo órgão é, também, denominado de transporte clandestino), vem sendo realizadas de modo preventivo através das tradicionais blitz e, também, pela conscientização dos usuários, através das mídias jornalísticas, vejamos:

⁵⁷ DER/MG divulga dados da operação Ministério Público contra o transporte clandestino de passageiros. In: ABETRAN – Associação brasileira de educação de trânsito. 22 de novembro 2012. Disponível em: <http://abetran.org.br/index.php?option=com_content&task=view&id=25956&Itemid=2>. Acesso em: 22/02/2014.

O DER/MG ao longo dos últimos quatro anos vem, sistematicamente, incrementando seu combate ao transporte ilegal de passageiros em todo o estado de MG, não só em termos de volume de blitz realizadas, mas também das táticas de inteligência de coibição que vêm sendo empregadas. Este trabalho vem sendo realizado de forma intensiva, ostensiva, itinerante em todas as regiões mineiras. [...] Cientes do poder persuasivo da mídia, a cada conjunto de blitz realizada, técnicos do Departamento divulgam para os veículos de comunicação os resultados positivos das ações de combate e os riscos aos quais os usuários do transporte irregular passam ao fazerem tal opção de viagem. Concomitantemente, neste mesmo espaço são feitas alertas aos próprios transportadores sobre a irregularidade que estão cometendo. Conclusão, por meio da mídia e sua grande capacidade de divulgação, se realiza um trabalho educativo-preventivo tanto com o usuário, quanto com o transportador (MARIO FRANCISCO DUARTE CRISPIM, entrevista concedida a autora, em 22/04/2014)

As empresas concessionárias dos serviços de transporte regular, que são as principais prejudicadas, fazem pressão junto ao Estado e dos seus órgãos competentes para exigir a adoção das medidas cabíveis que visem o fim do transporte informal. Assim, o Poder Público tem agido em busca de soluções que beneficiam o transportador regular sem levar em conta a função, já sedimentada, dos informais para a mobilidade sócioespacial das pessoas da região do Norte de Minas.

A ação do Estado, como se vê, tende a manter a exclusividade da prestação do serviço de transporte nas mãos de poucos, ou seja, das empresas regulares que sempre detiveram a concessão das principais linhas, negando a importância, quiçá a essencialidade, dos serviços prestados pelos transportadores informais.

De acordo com as legislações em vigor, as penalidades que poderão ser aplicadas àqueles transportadores que forem flagrados executando o serviço de modo informal são a multa, retenção do veículo e a suspensão da autorização (quando for o caso)⁵⁸. A lei 19.455/2011, ao entrar em vigor, possibilitou, também, a apreensão dos veículos informais⁵⁹.

Logo, os motoristas que forem abordados pela fiscalização executando o transporte informal serão multados em R\$ 1.400,00 (mil e quatrocentos reais), podendo esse valor dobrar em caso de reincidência⁶⁰. O veículo será retido no local pelo órgão fiscalizador e os passageiros serão transbordados, ou seja, será chamado ao local uma empresa de transporte público regular que efetuará o transporte desses passageiros até o destino.

Ainda assim, o carro irregular será apreendido, ou seja, recolhido ao depósito e permanecerá sob custódia e responsabilidade do órgão ou entidade competente, devendo o proprietário arcar com todos os ônus da estadia do mesmo, que só será liberado mediante o

⁵⁸ Conforme artigo 15 do Decreto n°. 44.035/05.

⁵⁹ Conforme artigo 7 da Lei 19.445/11.

⁶⁰ Segundo informações prestadas por Jales Rodrigues Faria, empresário, dono da Pi Turismo e que faz o transporte informal intermunicipal de passageiros para Belo Horizonte.

pagamento de todas as despesas, inclusive a do transbordo dos passageiros, multas e taxas, conforme dispõe a lei 19.445/11.

Apesar destas penalidades estarem previstas em lei, a prática parece ser bem diferente. A multa de R\$1.400,00 só é aplicada para as empresas que possuem algum tipo de regulamentação, veículos com a placa vermelha e autorização para fretamentos. Já para aqueles transportadores que não possuem qualquer regulamentação, a multa é de apenas R\$ 86,00 (oitenta e seis reais), de acordo com o transportador informal entrevistado. O mesmo transportador afirma ainda que, por possuir autorização do DER para fretamentos, o seu veículo, quando da fiscalização, não é apreendido, mas apenas multado, de modo que, com o pagamento da multa, está apto a seguir viagem normalmente (Jales Rodrigues, transportador informal, entrevista concedida a autora em 18/01/2016).

As penalidades aplicadas aos transportadores informais citadas acima não excluem outras previstas na legislação brasileira, como as descritas na lei penal nacional, “[...] o proprietário da empresa deve responder por crime de trânsito, sonegação fiscal, estelionato e risco à vida.” (G1 MINAS GERAIS, 27/12/2012)⁶¹.

Cumpram ressaltar que tais penalidades e ações dos órgãos públicos não inibiram o crescimento do transporte informal na região do Norte de Minas Gerais⁶². De acordo com o DER, o volume de apreensões de transportadores ilegais na região norte-mineira vem crescendo ano após ano⁶³. A lei não impede que, após o pagamento das multas e taxas e liberação do veículo, o transportador informal continue a operar normalmente, até ser parado em uma próxima fiscalização.

Desta forma, apesar das fiscalizações da polícia rodoviária, das ações conjuntas do Ministério Público/MG com o DER, SETOP, SINDPAS - Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de Minas Gerais, da existência de Lei Estadual, de propagandas educativas, de reportagens publicadas em todos os tipos de mídias e das

⁶¹ Reportagem “Empresa de transporte clandestino é fechada em Belo Horizonte”, 27 de dezembro de 2012, G1 Minas Gerais. Disponível em: <<http://g1.globo.com/minas-gerais/noticia/2012/12/empresa-de-transporte-clandestino-e-fechada-em-belo-horizonte.html>>. Acesso em: 22/02/2014.

⁶² De acordo com dados fornecidos pelo DER/MG (2014), com relação ao balanço das atividades fiscalizatórias, no ano de 2011, na região do Norte de Minas Gerais, foram abordados 18.891 veículos, sendo que desses, 919 foram retidos, 123 apreendidos e, executados, 1.655 transbordos. Já no ano de 2012, foram abordados 21.869 veículos sendo que desses 717 foram retidos, 116 apreendidos e, executados 694 transbordos. Por fim, o ano de 2013, foram abordados 11.849 veículos, sendo que desses, 670 foram retidos, 121 apreendidos e, executados, 1.411 transbordos. Cumpram ressaltar que o transbordo consiste em passar os passageiros do transporte informal autuado para um ônibus de uma empresa regular (Mário Francisco Duarte Crispim, entrevista concedida a autora, em 22/04/2014).

⁶³ Reportagem “Ação é organizada para combate do transporte clandestino no Norte de MG”, 06 de agosto de 2014, Inter TV Grande Minas. Disponível em: <<http://g1.globo.com/mg/grande-minas/noticia/2014/08/acao-organizada-para-combate-do-transporte-clandestino-no-norte-de-mg.html>>. Acesso em: 21/02/2015.

penalidades impostas, com o fim de coibir o transporte informal⁶⁴, é fato incontestável e plenamente visível que este tipo de transporte intermunicipal vem se difundindo cada vez mais em Montes Claros e demais cidades norte-mineiras, seja pelo valor mais baixo das passagens, seja pelo menor tempo de viagem ou até mesmo, em alguns casos, por outras amenidades e particularidades próprias deste serviço.

⁶⁴ Disponível em: <<http://www.der.mg.gov.br/notcias/1830-departamento-de-estradas-de-rodagem-de-minas-gerais-comemora-67-anos>>; <<http://www.der.mg.gov.br/notcias/1710-dermg-divulga-dados-da-operacao-ministerio-publico-contra-o-transporte-clandestino-de-passageiros>>; <<http://www.der.mg.gov.br/notcias/1761-dermg-define-programacao-de-fiscalizacoes-para-o-carnaval-2013>>. Acesso em: 09/09/2013.

CAPITULO III

NOVAS ALTERNATIVAS DE CIRCULAÇÃO: TRANSPORTE ALTERNATIVO VERSUS TRANSPORTE REGULAR

Neste capítulo, é analisada a forma de atuação dos transportadores informais, que, além de aumentar e diversificar a frota de veículos na região, vêm ganhando mais usuários na região, destacando a perspectiva destes para o futuro e, também, como as empresas concessionárias vêm reagindo a essa concorrência. Discorre-se, ainda, sobre os motivos que levam os passageiros a escolher este modo de transporte em detrimento do transporte regular, analisando como essa atual realidade possibilita uma nova sociabilidade através do uso destes modais.

3.1 Desafios e perspectivas do sistema de transporte intermunicipal no Norte de Minas

As empresas de ônibus que atuam na cidade de Montes Claros, e que possuem a concessão do Estado para a exploração do serviço, enfrentam e sofrem com a forte concorrência do transporte alternativo de passageiros, que cresce vertiginosamente, ganhando cada vez mais o mercado, mesmo diante das ações implementadas pelo poder público no sentido de coibir o crescimento dessa modalidade.

De acordo com informações obtidas junto ao DER, havia, até o ano de 2014, um número aproximado de vinte mil transportadores informais em todo Estado e de três mil apenas no Norte de Minas Gerais. Importante salientar que, por se tratar de uma ação informal e não cadastrável, é difícil precisar o número de informais que atuam na região, cuja realidade certamente não deve coincidir exatamente com os dados apresentados, sofrendo uma variação para maior⁶⁵. A imprensa estima que o número de informais em atividade na cidade de Montes Claros e região alcança 8.000 (oito mil) veículos⁶⁶.

Com a difusão do transporte alternativo de passageiros em Montes Claros e na região norte-mineira, houve uma grande diminuição no número de passageiros que utilizava

⁶⁵ Mário Francisco Duarte Crispim, entrevista concedida a autora, em 22/04/ 2014.

⁶⁶ Disponível em <<http://www.hojeemdia.com.br/minas/norte-de-minas-tem-8-mil-veiculos-no-transporte-clandestinos-1.2435>>. Acesso em: 14/10/2013.

os serviços das concessionárias⁶⁷ e, conseqüentemente, na mesma proporção, ocorreu um grande declínio na receita dessas empresas. A Transnorte, uma das concessionárias que presta serviço na região, alegou que, até o ano de 2014, houve uma diminuição de aproximadamente 60% na venda das passagens.

Tal situação levou a um grande enfrentamento de todos os envolvidos, ou seja, entre os transportadores informais, as empresas concessionárias do serviço, os órgãos do poder público fiscalizadores e reguladores da atividade e, por fim, o passageiro. De qualquer forma, ambas as modalidades, regular e informal, seguem, ainda que de forma não amistosa, coexistindo, sendo notória a ascensão do mercado informal, fato que corrobora a importância desta alternativa para os movimentos intermunicipais.

Em Montes Claros, 10 (dez)⁶⁸ empresas concessionárias exploram regularmente o serviço público de transporte intermunicipal de passageiros, sendo que uma delas possui o monopólio da exploração da linha que liga a cidade à capital mineira, Belo Horizonte, a Transnorte.

Diante da diminuição do número de passageiros que usufruem do serviço prestado pelas concessionárias e, tendo em vista os prejuízos que tais empresas vêm sofrendo, tornando, assim, inviável a exploração do serviço em algumas linhas - pela falta de procura -, estas se viram obrigadas a implementar algumas modificações internas, tal como a diminuição de horários de várias linhas. A concorrência dos informais levou a Transnorte, até o ano de 2014, a desativar cinco linhas, quais sejam, para Francisco Drummond, Guaraciama, Lagoa dos Patos e Riacho dos Machados, além da linha executiva para a capital.

Isso não significa dizer, como já afirmado alhures, que tenha havido uma diminuição do fluxo de pessoas. Na verdade, houve um enorme crescimento da atividade de transporte como um todo, embora, para a indignação das empresas concessionárias – e talvez até mesmo do próprio Estado através dos seus órgãos fiscalizadores – esse crescimento tenha sido pulverizado e/ou diluído nos mais diversos prestadores informais do serviço.

Por outro lado, a restrição dos horários ou até mesmo a extinção de algumas linhas específicas pelas empresas regulares, em locais não abrangidos ou de pouco interesse para os transportadores informais, acaba por afetar de sobremaneira a mobilidade das pessoas que residem principalmente na zona rural e que dependem apenas do transporte regular para

⁶⁷ Segundo dados fornecidos pela Empresa Transnorte, do ano de 2005 ao ano de 2014 ocorreu uma redução de 911.728 passageiros. Ainda no referido período, queda de 15% no número de linhas da empresa e de 30% no número de horários atendidos.

⁶⁸ Informação retirada do sítio eletrônico da Prefeitura Municipal de Montes Claros, MG. Disponível em: <www.montesclaros.mg.gov.br/cidade/aspectosgerais/transportes.htm>. Acesso em: 14/10/2013.

satisfazer as suas necessidades na cidade, tais como saúde, educação, trabalho, etc, pois muitos desses lugares são ignorados pelo transporte informal, que não disponibiliza o embarque e desembarque de passageiros, simplesmente por não serem obrigados por lei a cumprir determinados itinerários ou horários preestabelecidos⁶⁹.

A empresa de ônibus Santo Antônio, que chegou a possuir 38 linhas intermunicipais e interestaduais registradas no DER e ANTT, que ligavam algumas cidades do Noroeste e Norte de Minas, como São Francisco, Januária ao estado de Goiás e a capital nacional Brasília (DF), não suportou a concorrência com os informais e acabou interrompendo a execução dos serviços de transporte e encerrou as suas atividades, o que gerou várias consequências, como o desemprego.

A garagem da empresa Santo Antônio na cidade de São Francisco, que antes gerava mais de cinquenta empregos na cidade, atualmente, no ano de 2015, encontra-se abandonada, com ônibus em condições de sucata, o que demonstra, na prática, o destino de grande parte das linhas regulares de coletivos que rodava pela região (figura 07).

⁶⁹ ‘Aqui, muita gente depende do Bolsa-Família para viver’, aponta o lavrador Célio Almeida de Souza, de 29 anos, morador de Poções, distrito localizado às margens da BR-479, a 65 quilômetros de Januária. Ele reclama que o plantio na roça já não rende como antes. A longa estiagem faz com que as pessoas dependam ainda mais do transporte. “Principalmente os aposentados dependem de tudo na cidade. As pessoas também não abrem mão de fazer compras lá”, afirma. (Reportagem “Motoristas clandestinos disputam passageiros e expõem o perigo no sertão de Minas”, Bruno Freitas e Luiz Ribeiro, Jornal Estado de Minas, 28/08/2015). Disponível em: <http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/08/23/interna_gerais,681037/motoristas-clandestinos-disputam-passageiros-e-expoem-o-perigo-no-sertao.shtml>. Acesso em: 14/01/2016.

Figura 07 - Garagem da empresa Santo Antônio, na cidade de São Francisco, hoje restam sucatas,2015:



Fonte: Alexandre Guzanshe para Jornal Estado de Minas, 23/08/2015. Disponível em: <http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/08/23/interna_gerais,681053/os-esqueletos-da-decadencia.shtml>. Acesso em: 14/01/2016.

Outra empresa de transporte da região que desistiu, quase que totalmente, de atuar no ramo, devido à concorrência com os transportadores informais, é a Expresso Xavier, fundada em 1974, que explorava as linhas para Campo Azul (chegando a transportar, em seu auge, 80 passageiros por dia), Gameleira, Mocambo, Santa Justa e Santa Tereza. Devido à concorrência com os taxistas, a venda de passagens da empresa caiu, chegando a mesma a transportar, quando muito, dez pessoas por dia. Atualmente, a empresa só faz a linha para Mocambo e conta com apenas três ônibus, que estão à venda.

As pessoas jurídicas ou pessoas físicas que atuam na informalidade não sofrem qualquer controle de qualidade/fiscalização por parte do Estado com relação aos serviços prestados, especialmente quanto à manutenção dos veículos, qualificação e gestão dos funcionários/motoristas, que são colocados à disposição da sociedade, traduzindo-se, vale dizer, num enorme risco à integridade física daqueles que utilizam do serviço. Além disso, essas empresas não recolhem impostos, ou seja, não se submetem a todos os deveres que são rigidamente conferidos às empresas regulares que efetuam o transporte intermunicipal na cidade de Montes Claros.

Deve-se atentar para o fato de que as concessionárias do serviço de transporte público são compelidas pela lei - e fiscalizadas pelos órgãos de controle - a cumprir um itinerário (linha) com as paradas determinadas, dentro dos horários preestabelecidos (sem atrasos), devendo obrigatoriamente seguir viagem mesmo sem passageiro, ao contrário do transporte informal que só inicia a viagem se houver demanda, ou seja, se houver determinado número de passageiros⁷⁰.

Devido a falta de fiscalização, não são raras as reclamações dos passageiros que utilizam o transporte informal, como a que segue:

A Zap viagens e turismo são muitos irresponsáveis, já tive vários problemas com eles, como: amarrar bagagem em cima do veículo e deixar cair meio da viagem e quase perder, tentar deixar pra trás pq (*sic*) diz que não tinha vaga, até por fim hoje deixou meus filhos pra trás, alegando que chegou no local e não procurou por eles, sendo que chegaram no local antes do horário combinado. Então pra que pagaram (*sic*) um telefone de contato, no mínimo se não estava achando, deveria ter ligado perguntando kd (*sic*)! Enfim, última vez que uso esse transporte, MUITO IRRESPONSÁVEIS! Não tem um pingão de respeito com os passageiros. NÃO RECOMENDO! (IVAN PRATES, 2016)⁷¹.

Depois que as concessionárias param de explorar determinada linha, os informais assumem completamente as mesmas e passam a cobrar valores mais altos dos que eram antes praticados, já que não mais existe a concorrência com as transportadoras regulares⁷² (DER, 2014).

No entanto, o número – cada vez maior – de transportadores informais demonstra que, sem dúvida alguma, apesar da falta de regularização normativa para exploração do modal, é uma realidade e opção para o transporte de passageiros na região, sendo certo que não se pode deixar de levar em consideração, sobretudo pelos órgãos competentes, de que esta atividade representa uma melhora na acessibilidade e da mobilidade daqueles que necessitam transitar entre os municípios do Norte de Minas Gerais.

⁷⁰ O entrevistado alegou que o carro não segue viagem se não tiver no mínimo três passageiros (Jales Rodrigues Faria, dono da empresa Pi Turismo, entrevista concedida a autora, em 18/01/2016).

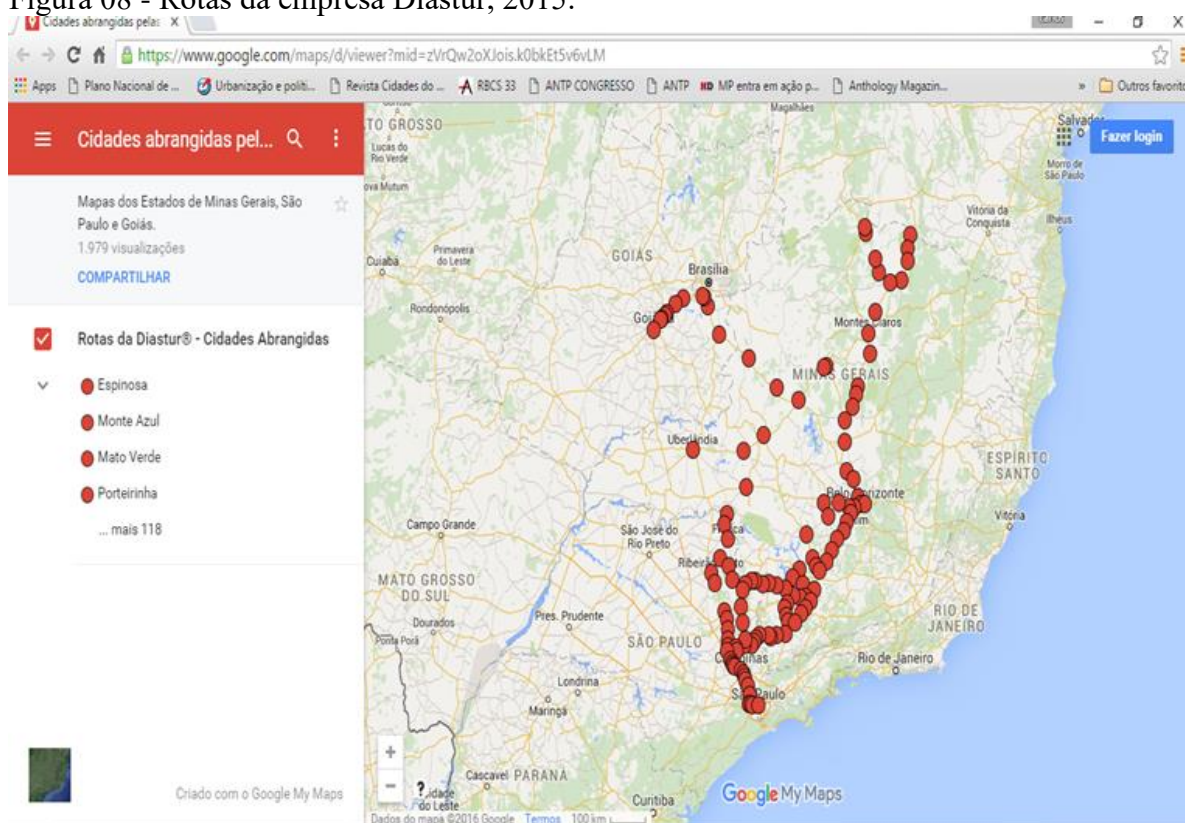
⁷¹ Depoimento de um passageiro sobre os serviços de uma transportadora informal, que faz o trajeto Montes Claros-Belo Horizonte. Realizada em 09 de janeiro de 2016 na página da rede social *facebook*. Disponível em: <<https://www.facebook.com/zapviagenseturismomocbh/reviews>>. Acesso em: 16/02/2016.

⁷² Passageiros reclamam em entrevista para o Jornal Estado de Minas do valor das passagens cobradas pelo clandestino: “Antes, quando rodava a antiga empresa, cobravam R\$ 8 para ir até Januária. Hoje, pedem R\$ 12”, reclama o agricultor Jurandir Mota Dantas, de 56 (FREITAS, 23/08/2015, Jornal Estado de Minas). Disponível em: <http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/08/23/interna_gerais,681037/motoristas-clandestinos-disputam-passageiros-e-expoem-o-perigo-no-sert.html>. Acesso em: 14/01/2016

Dentre as empresas informais que fazem o transporte intermunicipal de pessoas, a empresa Diastur⁷³ chamou a atenção, pois disponibiliza, atualmente, mais de 122 destinos abrangidos pelos Estados de Minas Gerais, Goiás e São Paulo, com partidas diárias de cidades do Norte de Minas, como Janaúba (sede da empresa) e Montes Claros, conforme figura nº 08. Segundo informações disponibilizadas pela empresa, através do seu representante Wagner⁷⁴, esta pretende expandir e começar a explorar o serviço de transporte aéreo até o próximo ano.

Ao contrário das concessionárias do serviço de transporte, que vêm diminuindo drasticamente seus quadros de funcionários, horários de viagem e até extinguindo linhas, sendo que algumas já até decretaram falência, como visto, os operadores informais não escondem o crescimento das suas empresas e a expansão dos seus negócios.

Figura 08 - Rotas da empresa Diastur, 2015:



Fonte: Google Maps. Disponível em: <<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=zVrQw2oXJois.k0bkEt5v6vLM>>. Acesso em: 20/01/2016

Se hoje, hipoteticamente, o transporte informal fosse banido integralmente das estradas, as empresas responsáveis pelo transporte formal de passageiros não seriam capazes de absorver o fluxo de pessoas, já que não teriam carros e funcionários

⁷³ Página da Diastur no *Facebook*. Disponível em: <<https://www.facebook.com/diasturoficial/?fref=ts>>. Acesso em: 20/01/2016

⁷⁴ <<https://www.facebook.com/diasturoficial/?fref=ts>>. Acesso em 20 jan. 2016.

suficientes para satisfazer a demanda da população (NETO BRAGA, funcionário da Transnorte, entrevista concedida a autora, em 12/06/2014).

Além do mais, o transporte informal representa uma concorrência que as concessionárias, originalmente, não possuíam e uma verdadeira opção para os usuários. As concessões de linhas feitas pelo Estado não abrem a oportunidade de concorrência por um longo período, pois, normalmente, são concedidas a uma empresa que se vê resguardada por um contrato que, em média, vigora por 25 anos, como, por exemplo, é o caso da linha que liga Montes Claros a Belo Horizonte, que é feita com exclusividade pela Transnorte.

No meio de todo esse embate entre o Estado, as concessionárias e os transportadores informais, está o passageiro, que muitas vezes deixa de optar pelo transporte regular, que é constantemente fiscalizado pelo Estado, para utilizar-se do transporte informal, normalmente menos oneroso e com algumas comodidades, embora coloque em risco sua integridade física, pelo fato de que estes transportes não estão sujeitos às mesmas obrigações das empresas oficiais, máxime no que diz respeito às fiscalizações de funcionamento que são submetidas as empresas regulares.

E daí percebe-se toda a complexidade da questão, pois se, por um lado, a existência de concorrência na atividade do transporte seja, pelo menos em tese, recomendável, por outro lado, é necessária existência de mecanismos ou normas capazes de equilibrar essa relação, pois as condições atualmente enfrentadas pelos transportadores, sejam eles formais ou informais, geram prejuízos e empecilhos a todos indistintamente, sobretudo ao próprio passageiro. Ora, a postura simplória do Estado no sentido de apenas combater o transporte informal já não parece ser suficiente para o problema.

3.2 A sociabilidade em trânsito: a velocidade como relação entre os fenômenos

A sociabilidade pressupõe ato de entrar em relação social (SIMMEL, 2004), ao fato das pessoas viverem em contato com outros indivíduos, em sociedade. Designa o processo de assimilação e integração dos indivíduos aos grupos sociais, onde as condições sócioespaciais condicionam comportamentos e atitudes na vida cotidiana. Nessa perspectiva, o transporte, então, representa o meio de interação social, que operacionaliza a interiorização das normas, valores, estruturas cognitivas e conhecimentos práticos. Formalidade e informalidade entrecruzam-se na dinâmica sócioespacial, por meio do transporte.

Diante da relevância do transporte público de passageiros e da mobilidade sócioespacial e acessibilidade, necessários para a dinamização do desenvolvimento regional, é

que o transporte informal de passageiros vem a cada dia ganhando mais espaço e adeptos em Montes Claros, modificando profundamente a realidade da cidade e o mercado de transporte intermunicipal da região.

A velocidade, a praticidade, o número e tipo veículos disponíveis que fazem o transporte intermunicipal, bem como a acessibilidade, desempenham um papel preponderante nas decisões dos seus usuários, por facilitar o vir e ir cotidiano, o que influencia diretamente na dinâmica da cidade que os recebe, já que tem ampliado o número de consumidores dos seus serviços e bens.

Outra vertente estaria ligada ao aspecto econômico do sistema de transporte regular. Segundo o DER⁷⁵, quanto menor a renda da população de uma determinada região, maior é a proliferação do transporte informal, já que este tipo de transporte oferece passagens que chegam a ser 50% mais baratas que a ofertada pelo transportador que atua de acordo com a lei.

A cidade de Montes Claros conta com o maior terminal rodoviário da região, denominado de “Hidelbrando Alves de Freitas” (inaugurado no final dos anos 1970, pelo Presidente João Figueiredo e Governador Francelino Pereira, na gestão municipal do Prefeito Antônio Lafetá Rebello). Segundo levantamento de dados realizado por Ricardo *et al* (2010), no ano de 2008 o referido terminal contabilizou a chegada de 657.453 passageiros (em 33.609 viagens) e a saída de 814.025 passageiros (em 30.171 viagens). No entanto, para se chegar a um número real de chegadas e partidas a referida cidade, devem ser levados em conta, também, os passageiros que utilizam o transporte alternativo.

Como se vê, o fluxo de pessoas que chegam e partem da cidade de Montes Claros é muito maior do que os números registrados pelo terminal rodoviário, que só representam uma parte dos modais disponibilizados para efetuar tal transporte, ou seja, daqueles oferecidos pelas empresas concessionárias.

Além do terminal rodoviário, Montes Claros possui vários pontos de onde são realizados os transportes informais, pelos quais chegam e partem um grande número de pessoas diariamente. Vale destacar que alguns destes pontos já têm preestabelecidas as cidades de destino, como por exemplo, a Praça Doutor Carlos, no centro da cidade, que é o ponto daqueles passageiros que chegam e partem para Bocaiúva; a Praça de Esportes, também no centro da cidade, de onde partem os transportes para Francisco Sá e Belo Horizonte; a Socomil, ponto dos que vem e vão para São Francisco, Januária e Brasília de Minas; e

⁷⁵ Segundo Mário Francisco Duarte Crispim, assessor de comunicação social do DER/MG, entrevista concedida a autora, em 22/04/2014.

Pimentel (em frente ao hospital Dilson Godinho), que é conhecido como o ponto dos passageiros que tem como destino Janaúba, Salinas, Taiobeiras, Espinosa e Porteirinha.

Com o crescimento do número de transportadores informais em Montes Claros, novos pontos de embarque e desembarque na cidade vão sendo definidos, quase que diariamente, o que proporciona mais opções e facilidades para quem procura o serviço.

Cumprе ressaltar que, além dos pontos já prestabelecidos, há, também, aqueles transportadores que permanecem nas redondezas da rodoviária da cidade, geralmente no próprio setor de estacionamento do local, ofertando serviços alternativos para passageiros que ali, inicialmente, estão em busca do transporte regular.

Há, ainda, os serviços oferecidos por carros particulares, normalmente taxistas, que buscam o passageiro no local determinado por este último. A maioria dos taxistas que atua na informalidade faz parte de cooperativas ou associações de taxistas, que lhes proporciona mais segurança na execução do serviço e os ajuda a operar de modo organizado, oferecendo para os seus usuários mais qualidade⁷⁶.

Apesar de cobrarem um valor mais alto do que os outros informais, alguns dos entrevistados, usuários do transporte informal, alegaram que preferem viajar com o táxi, que oferece a comodidade de não precisar de ponto fixo (pode colher e deixar o passageiro onde este desejar), além da flexibilidade de horário e, ainda, por ser mais rápido⁷⁷. Além de proporcionar essas comodidades, o taxista, em alguns casos, acaba criando um certo vínculo de amizade e confiança com o seu passageiro, dando origem à fidelidade ente cliente e transportador, conforme relata uma usuária do serviço que viaja de Montes Claros a Salinas, vejamos:

Utilizo o transporte regular, mas prefiro e uso mais o táxi. [...] Já possuo um taxista da minha confiança que considero como se fosse uma pessoa da minha família, pois além de me proporcionar segurança durante a viagem, o motorista, me dá toda atenção, diferente da empresa regular (LYLE FABIANE MENDES COSTA MONTEIRO, funcionária pública, entrevista concedida a autora, em 12/09/2014).

Outro aliado da velocidade e do vir e ir de passageiros pelo transporte informal é a internet, que proporciona uma enorme facilidade para a contratação de um serviço através dos

⁷⁶ Leandro Caetano (Dim do táxi), entrevista concedida a autora, em 18/01/2016. O entrevistado conta que é vice-presidente de uma associação de taxistas em Francisco Sá, que possui 20 associados.

⁷⁷ Lyle Fabiane Mendes Costa Monteiro, funcionária pública, entrevista concedida a autora, em 12/09/2014; Cecília Ferreira Santos, aposentada, entrevista concedida a autora, em 09/10/2015; Sergio Carvalho Silveira, gerente de farmácia, entrevista concedida a autora, em 09/10/2015.

vários meios virtuais disponíveis, principalmente as redes sociais, como o *facebook* e do aplicativo *WhatsApp*⁷⁸.

Através das redes sociais, as pessoas combinam as viagens e itinerários com os transportadores e estes oferecem os seus serviços para toda comunidade virtual. Além dessa facilidade, a rede social também ajuda os usuários na escolha do transportador, já que as pessoas fazem resenhas, positivas ou negativas, sobre a sua experiência na utilização do serviço.

Por uma rápida pesquisa na página da rede social *Facebook*, foram encontrados incontáveis empresas/pessoas que prestam o serviço de viagens intermunicipal informalmente, além dos grupos de carona.

Seguem abaixo dois exemplos, representados pelas figuras 09 e 10:

Figura 09 - Propaganda do transporte informal na rede social *Facebook*, 2015:

MOC ↔ BH

R\$ 60,00
IDA OU VOLTA

Saída
Saída às 8 Horas
Da Manhã/ MOC
Montes Claros
Praça Itapetinga próximo
ao parque de exposições

Saída às 19 Horas/ BH
Belo Horizonte
Av. Olegário Maciel, 688 - Centro
Trazemos e levamos
SUAS encomendas.

Feliz Natal
RESERVE SUA PASSAGEM

TIM 38 99112.5151 
VIVO 38 99988.5353

Falar com Lula da Van

OPÇÃO
Carona
Sua melhor escolha

Fonte: Facebook. Disponível em: <<https://www.facebook.com/Carona-Op%C3%A7%C3%A3o-Montes-Claros-Belo-Horizonte-847798645272863/?fref=ts>>. Acesso em: 04/01/2016.

⁷⁸ Segundo informações retiradas do site do aplicativo, o “WhatsappMessenger é um aplicativo de mensagens multiplataforma que permite trocar mensagens pelo celular sem pagar por SMS. Está disponível para smartphones iPhone, BlackBerry, Windows Phone, Android e Nokia”. WhatsApp Home. Disponível em <https://www.whatsapp.com/?l=pt_br>. Acesso em: 08/01/2016

Figura 10 - Propaganda do transporte informal na rede social *Facebook*, 2015:

PI TURISMO

“Transportamos Celebidades, Transportamos vocês”

CARROS CADASTRADOS JUNTO AO DER (LEGALIZADO)

SEGURO DE PASSAGEIRO

FROTA PRÓPRIA

DER MG

AUTORIZATÁRIO: 18431

WIFI, TV, DVD, Ar Condicionado, Som com Bluetooth, Frigobar (com bebidas), Carregador de Celular (110volts), Jogo de Luzes, Mesa de Jogos, Poltronas reclináveis e com amplo bagageiro

M. CLAROS A BH - Saída - as 07:00 h

RETORNO BH A M. CLAROS - as 19:00 h

Fonte: Facebook. Disponível em: <<https://www.facebook.com/Carona-com-Pi-turismo-de-moc-a-bh-e-bh-a-moc-691028591022869/?fref=ts>>. Acesso em: 04/01/2015.

A mais recente modalidade criada para explorar o transporte informal é o sistema de caronas, formulado a partir das mídias sociais, como o *facebook*, já que essa mídia possui grande número de usuários. Como já dito anteriormente, existem incontáveis grupos de carona no *facebook*, que contam com milhares de participantes (que utilizam e que executam o transporte) e disponibilizam os mais diversos itinerários, dentre os municípios no Norte de Minas e a capital do Estado, com várias opções de dias e horários, para quem necessita do serviço. Conforme o que já foi explicado nos tópicos acima, os grupos de carona possuem regras e quem as descumpre é excluído.

Este serviço de caronas, além de ofertar para a população o meio de transporte, propõe, também, para os seus usuários e participantes uma forma de sociabilidade, já que estes interagem entre si, trocando experiências, e, em alguns casos, criando laços de fidelidade e amizade entre o motorista e passageiro.

Muitos usuários preferem utilizar o serviço de carona ao táxi, sobretudo em razão do valor que é desembolsado para cada viagem. Enquanto que o caroneiro cobra dos seus passageiros, no trajeto de Montes Claros a Januária, a quantia de R\$ 25,00, o táxi, para o mesmo itinerário, custa, em média, R\$ 50,00, cabendo destacar que o serviço de carona proporciona ao passageiro, em regra, o mesmo conforto e eficiência do táxi, por se tratar de serviços normalmente prestados por carros de mesa qualidade.

Usualmente, os caroneiros são pessoas que trabalham em Montes Claros e moram em outras cidades, como Januária, Bocaiúva, e que precisam se deslocar com certa frequência entre os itinerários. Entretanto, nos grupos de caronas, encontram-se, também, empresas informais (ônibus, micro-ônibus e vans) oferecendo o serviço para o grupo.

Da mesma forma que os taxistas incomodaram as empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo, quando passaram a executar viagens regulares entre os municípios, como já foi explicado anteriormente, hoje, em 2016, o surgimento dos caroneiros vem tirando o sossego dos taxistas na disputa por passageiros. Os taxistas tentam combater a todo custo o crescimento dessa forma de transporte⁷⁹.

De acordo com entrevistas realizadas com alguns usuários do transporte alternativo, o grande atrativo deste é o valor da passagem, que é mais barata que a do transporte formal, além da praticidade, comodidade e velocidade, já citados. Muitos desses transportadores, principalmente os taxistas, como dito acima, buscam e deixam o passageiro no destino escolhido por ele, além de disporem de horários mais flexíveis, atendendo a necessidade do cliente.

No dia nove de outubro de 2015, à noite, véspera de feriado, observou-se, na Praça de Esportes, centro da cidade, um dos conhecidos pontos de ônibus do transporte informal, a movimentação de passageiros e do transportador informal. Estava estacionado no local o ônibus da empresa Mateus Turismo, que sai de Montes Claros, regularmente, toda segunda, quarta e sexta-feira às 22:00, com destino à capital mineira Belo Horizonte e de lá retorna toda terça, quinta e domingo às 19:00. O valor da passagem é de R\$ 50,00 (R\$ 100,00, ida e volta). A viagem tem duração, em média, de sete horas, com uma parada em Corinto. Para maior conforto dos passageiros, o carro dispunha de ar-condicionado, cadeiras reclináveis, banheiro, TV, além de ser ofertado aos clientes, na partida, refrigerante e biscoito e, durante todo percurso água mineral.

Conforme observado, algumas vans e ônibus informais dispõem de amenidades, incluídas no valor da passagem para o conforto do passageiro, como, por exemplo, ar-condicionado, TV, *Wi-fi*, banheiro, água mineral, refrigerante e biscoito, o que, também, ajuda a atrair a clientela.

Não se pode olvidar, também, que a utilização dos serviços informais pode ser atribuída à própria insatisfação do usuário com o serviço regular de transporte, afirmação

⁷⁹ ‘Facebook carona’: nova opção de transporte clandestino é usada no Norte de Minas. RIBEIRO, Luiz . Jornal Estado de Minas. 25/08/2015. Disponível em: <http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/08/25/interna_gerais,681541/facebook-carona-novaoopcao-de-transporte-clandestino-e-usada-no-nor.shtml>. Acesso em: 19/02/2016.

ratificada pelo usuário do sistema informal, que reclama da falta de conforto dos ônibus regulares que fazem, principalmente, os trajetos para cidades menores da região e do tempo de viagem mais demorado (Sérgio Carvalho Silveira, entrevista concedida a autora, em 09/10/2015)⁸⁰.

A insatisfação do usuário é também ressaltada pelo próprio órgão do governo Estadual, DER⁸¹, como umas das vertentes que fazem o transporte informal ganhar relevância, destacando, além da falta de conforto, a variedade de horários de viagem, o não cumprimento do quadro de horário, higiene, cordialidade dos funcionários da operadora e a preocupação com o bem estar do cliente.

Além do crescimento na oferta de transportes, que facilita o vir e ir de pessoas no Norte de Minas e colabora com a interação dessas pessoas com as cidades, o transporte informal acabou criando novos modos de socialização, como relatado, estabelecidas entre os passageiros, os transportadores – associações de taxistas, por exemplo – e, também, entre os passageiros e transportadores.

3.3 Os usuários do transporte informal e os transportadores: espacialidades e trajetos

Como se viu até aqui, a maioria dos deslocamentos feitos entre as demais cidades do Norte de Minas Gerais e Montes Claros se realizam através do transporte informal ou alternativo, o que implica dizer que a população já adotou essa modalidade de transporte no seu cotidiano, seja pela economia de tempo e dinheiro ou por outras comodidades ofertadas por esse modal, o que não pode ser ignorado pelos órgãos públicos.

Apesar do baixo valor das passagens ser um grande atrativo do transporte informal, como já dito anteriormente, a procura por este não se limita às pessoas com condições financeiras desfavoráveis, impossibilitadas de pagar pelo transporte oferecido pelas concessionárias. Atualmente, em 2016, os usuários do serviço pertencem a várias classes sociais, formação profissional e idade.

Foram entrevistados funcionários públicos, aposentados, dona de casa, gerente de farmácia, auxiliar administrativo, secretária do lar, além dos usuários observados nas redes sociais, como estudantes, professores, advogados, policiais e engenheiros, o que demonstra, enfim, que o transporte informal é procurado não só pelo valor, mas, também, pela qualidade

⁸⁰ Sérgio Carvalho Silveira, gerente farmácia, 51 anos, reside em Montes Claros, utiliza o transporte informal para Belo Horizonte e Pirapora.

⁸¹ Informação prestada pelo assessor de comunicação social do DER/MG, Mário Francisco Duarte Crispim, entrevista concedida a autora, em 22/04/2014.

do serviço que é ofertado para a população norte-mineira. Existe uma concorrência entre os transportadores informais que os fazem querer oferecer sempre o melhor serviço para ganhar a maior clientela (Mateus Santos Guimarães, empresário, entrevista concedida a autora, em 18/01/2016).

Uma das usuárias do sistema informal entrevistada, Cecília Ferreira dos Santos, residente em Montes Claros, utiliza tanto os serviços coletivos de transporte informal, ônibus e vans, como o táxi, escolhendo o tipo de transporte de acordo com o seu destino:

Prefiro ir para Pirapora de táxi, pela comodidade e por ser mais rápido, mas é mais caro do que a passagem do ônibus clandestino. O ônibus leva três horas e meia a quatro horas de viagem (Montes Claros - Pirapora) e vai parando pela estrada para pegar passageiros, já o táxi leva duas horas e vai direto, só para se o passageiro pedir. Sempre utilizo o serviço do mesmo taxista, pois tenho medo de viajar com quem não conheço. Já para Belo Horizonte, prefiro o ônibus clandestino, pois a passagem é a metade do preço (CECILIA FERREIRA DOS SANTOS, entrevista concedida a autora, em 09/10/2015)⁸².

Vale destacar, também, que os passageiros que optam pelo transporte informal o fazem conscientemente, ou seja, sabendo que o transporte atua à margem da legislação, mas, ainda assim, assumem os riscos, como por exemplo, do veículo ser parado pela fiscalização, o que pode atrasar muito a viagem:

Em uma viagem de BH para Pirapora, feriado de carnaval, há mais ou menos 10 anos atrás, saíram quatorze ônibus, sete foram por Várzea da Palma e os outros por Três Marias. Todos os quatorze ônibus foram parados pela fiscalização da polícia, durante cinco horas. Cada passageiro se virou como pode, não teve transbordo. Ônibus foi parado quase chegando no destino. Eu pedi para um sobrinho me pegar (HOSANA DA CONCEIÇÃO FERREIRA, entrevista realizada pela autora, em 09/10/2015).

Além dessa situação, a entrevistada relatou outras dificuldades que passou com o transporte informal, inclusive com sua sobrinha ainda bebê, mas que, apesar de tudo, não abre mão de utilizar os serviços deste tipo de transporte.

Outra entrevistada alegou que apesar de usar, também, o serviço das concessionárias de transportes, prefere utilizar o informal e não escolhe esse pelo valor, já que possui condições para arcar com a passagem do regular, mas pelo tratamento que recebe do transportador informal. Contou já ter sido destratada, algumas vezes, em seu percurso entre Salinas e Montes Claros, pelos motoristas e cobradores do transporte regular (Lyle Fabiane Mendes Costa Monteiro, funcionária pública, entrevista concedida a autora, em 12/09/2014).

⁸² Cecília Ferreira dos Santos, 39 anos, reside em Montes Claros, utiliza o transporte informal para Belo Horizonte e Pirapora.

Como já explicado, os transportes dos consórcios da saúde representam outra forma muito utilizada para executar o vir e ir da população norte-mineira, embora, na verdade, devesse estar limitado às pessoas que precisam vir a Montes Claros para cuidar da saúde. No entanto, no decorrer da pesquisa descobriu-se que outros usuários, não apenas os que necessitam de cuidados médicos, também utilizam o referido transporte para fins diversos.

A usuária do sistema de transporte da saúde, Marlene dos Santos Rodrigues, 58 anos, dona de casa, em entrevista concedida a autora em 15/12/2015, contou que vem, com certa periodicidade, de Pirapora à Montes Claros, para fazer tratamento de câncer na tireoide, pelo SUS e, para se beneficiar de tal transporte, é necessário um encaminhamento do médico (da sua cidade) que deve ser levado à Secretaria de Saúde do município (Pirapora), onde se faz a marcação da passagem.

Verificou-se, entretanto que, apesar dessa aparente burocracia para obter direito de utilizar este tipo de transporte, algumas pessoas, normalmente parentes ou amigos dos políticos da cidade, conseguem se beneficiar do mesmo para outras finalidades.

A entrevistada contou, ainda, que na sexta-feira o ônibus volta de Montes Claros cheio de universitários que retornam para suas casas para passar o fim de semana, o que prejudica o regresso dos enfermos, que realmente necessitam do transporte, tendo estes últimos que recorrer a outros tipos de transporte (táxi, ônibus informal ou formal, carona, etc.) E que, apesar de o transporte ser gratuito, o motorista do mesmo cobra dos passageiros uma quantia de R\$ 2,00 (dois reais), que, segundo a entrevistada, é destinada ao custeio do “cafezinho” do mesmo.

Assim, pode-se dizer que o transporte feito pelos ônibus dos consórcios de Saúde contribui, também, para o transporte informal, já que existem usuários que utilizam o sistema sem o fim exigido para tanto. Nesse caso, o transporte do próprio Estado colabora com o transporte informal de passageiros de municípios à municípios (Neto Braga, funcionário da Transnorte, entrevista concedida a autora, em 12/06/2014).

Por outro lado, com um discurso diferente da outra entrevistada, uma mulher, que não quis se identificar, funcionária pública da Secretaria de Saúde de Januária, em entrevista concedida a autora em 11/11/2015, contou que vem à Montes Claros, regularmente, nos finais de semana, em busca de lazer e tratamentos estéticos, e que, para tanto, utiliza o transporte informal “carona *facebook*”. Alegou que não é fácil utilizar o transporte da saúde para outras finalidades, que só é possível utilizá-lo após comprovação na secretaria de saúde de consulta agendada na cidade de destino, no caso Montes Claros.

Assim, os usuários do transporte informal que possuem diferentes condições financeiras e sociais preferem utilizar este transporte ao ofertado pelas concessionárias, seja pelo valor, comodidade, eficiência, em que pese os riscos que estes, conscientemente, assumem, o que justifica o crescimento e disseminação deste modal por toda região, apesar das investidas do Estado com intenção de coibi-lo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A velocidade e o ritmo por ela estabelecido são sedutores, ditam o comportamento dos locais e das pessoas. Por onde ela (esta experiência) passa, a permanência é certa. Diante da necessidade de ir e voltar cada vez mais rápido, passou a ser imprescindível, para o dia a dia da vida humana, a busca incansável por essa aceleração, seja ela do tempo, das viagens, das relações sociais, dos modos de consumo, do trabalho, etc.

Pelos estudos e análises realizadas, verifica-se que o transporte, historicamente, assumiu um papel de conector e possibilitador do vir e ir de pessoas e bens no Norte de Minas Gerais, o que influenciou diretamente o desenvolvimento social e econômico da região. Primeiro, com a chegada do transporte ferroviário, no início do século XX, que transformou Montes Claros em um importante centro de distribuição, de pessoas e mercadorias, beneficiando toda a região e também o Sul da Bahia, elevando a cidade ao reconhecido *status* de polo regional.

Entretanto, o processo de desenvolvimento proposto pela ferrovia no Norte do Estado de Minas Gerais não foi homogêneo em todos os povoados por onde passou, de modo que, algumas localidades, apesar da construção dos trilhos e a chegada das locomotivas, tornaram-se meros locais de passagem, não proporcionando uma efetiva integração da região.

Além disso, a falta de investimentos na conservação e melhoramento da malha ferroviária foram determinantes para o desgaste do modal que, conforme demonstrado, não mais era capaz de atender os anseios dos passageiros ou daqueles que necessitavam escoar seus produtos no Norte de Minas. Os atrasos, ou até mesmo a suspensão do serviço por vários dias, causavam prejuízos para os que mais dependiam do transporte (para escoar a produção agrícola ou o gado), tendo em vista que a ferrovia era, até então, o modo mais eficiente para proporcionar os deslocamentos de pessoas e bens, já que as estradas eram bem rudimentares.

Assim, embora os custos de manutenção do modal rodoviário sejam significativos, a incapacidade da rede ferroviária em atender as necessidades de circulação/escoamento de mercadorias e pessoas na região norte-mineira, dada à sua grande extensão territorial, fez com que o modelo rodoviário chegasse nas décadas de 1970 e 1980 como “solução” para os problemas de transporte e/ou como a opção mais adequada para atender e interligar toda a região.

Somada à política rodoviarista, a inclusão do Norte de Minas na área da SUDENE foi determinante para a atração de benefícios fiscais e investimentos para a região, que possibilitaram à cidade Montes Claros, onde se aglutinou a maior parte dos incentivos, ser

reconhecida como o segundo entroncamento rodoviário do Brasil, além de concentrar os serviços e bens que são utilizados pelas pessoas da região.

A combinação entre o motor e as estradas, e, posteriormente, rodovias, facilitou e fez diminuir as distâncias entre as localidades no espaço, através do aperfeiçoamento tecnológico. A busca pelo mais rápido, mais prático, modificou o comportamento e as relações sociais. O vir, ir e permanecer ganharam nova roupagem quando as fronteiras físicas (geográficas) das cidades, estados e países já não são mais suficientes para delimitar e limitar a troca de corpos, mercadorias e culturas através do espaço.

A demanda pela menor distância, pelo menor tempo de viagem, pelo menor esforço e a necessidade de se otimizar, cada vez mais, a relação espaço-tempo, leva a população a buscar, como alternativa ao transporte coletivo intermunicipal de passageiros, o transporte informal de passageiros, conhecido popularmente como transporte clandestino, modalidade que a cada dia vem ganhando mais adeptos em todo Norte de Minas Gerais.

Através deste trabalho, foi possível perceber como estes serviços são prestados e, também, conhecer melhor os usuários do sistema informal, os motivos que levaram ao crescimento do transporte informal em detrimento do regular e, também, como o Estado, através do seu órgão fiscalizador, DER, vem atuando, na prática, no combate ao informal, além de conhecer a realidade das empresas concessionárias e como elas têm reagido à concorrência dos informais.

A abertura de estradas na região, combinada à disponibilidade de transportes, principalmente dos informais, proporcionou uma melhora na mobilidade e acessibilidade dos transeuntes norte-mineiros e, conseqüentemente, o aumento do fluxo de pessoas entre Montes Claros e as cidades da região, além de influenciar transformações na estrutura da cidade e possibilitar novas sociabilidades e desenvolvimento econômico.

Em Montes Claros, os deslocamentos, sejam eles diários ou permanentes, vêm causando transformações estruturais e comportamentais na cidade, que é obrigada a se adequar para receber e suportar esse fluxo de pessoas que vêm em busca da satisfação das mais variadas necessidades que não podem ser atendidas em seus locais de origem.

Percebeu-se, por exemplo, uma influência direta desse fluxo no trânsito da região central de Montes Claros, especialmente na região dos hospitais, onde os ônibus do consórcio da saúde, diariamente, circulam e estacionam. As muitas ruas ainda estreitas não comportam satisfatoriamente o fluxo intenso desses veículos que, somados ao trânsito local, causam tumulto e engarrafamento em horários de maior movimento.

O crescimento do setor de serviços, como visto no segundo capítulo, é uma consequência dos fluxos de pessoas recebidos pela cidade, já que, com o aumento da procura, vão surgindo mais ofertas para atender as necessidades da clientela.

Outra questão observada são as sociabilidades advindas do transporte informal, o que é perceptível no agrupamento das pessoas em redes sociais, sejam usuários ou transportadores, com o objetivo de oferta e contratação de serviços de transporte. Além da troca de experiências, criam-se, em alguns casos, verdadeiros laços de amizade e confiabilidade entre transportador e passageiro. Há, ainda, a questão dos taxistas que se agrupam em cooperativas e associações, com a finalidade de se proteger e de oferecer um serviço organizado e de qualidade, que atenda a necessidade dos usuários.

Como se vê, é inegável o crescimento dos deslocamentos e o fluxo diário de pessoas entre os municípios norte-mineiros, feitos em decorrência e através desse novo contexto do transporte informal intermunicipal, que vem modificando forma de vir e ir da população, que dispõe, atualmente, não apenas de mais opções de transporte, mas, também, melhores preços e maiores facilidades na contratação de um serviço que, durante muito tempo, concentrava-se nas mãos das empresas concessionárias de transporte.

Por outro lado, não se pode negar que a concorrência destes transportadores vem prejudicando a execução do serviço pelos transportadores regulares que, como visto, possuem várias obrigações impostas pelo Estado, o que resulta em outras consequências negativas, entre elas – e talvez a mais grave – o encerramento das atividades de muitas empresas, gerando, em última análise, o desemprego.

Verifica-se que a não submissão do transportador informal às mesmas regras de fiscalização e controle impostas as concessionárias, representa um problema para os usuários do serviço, uma vez que os informais não têm o mesmo compromisso de horário e obrigação e cumprir determinados itinerários, ao contrário do que ocorre com as empresas regulares de transporte.

Entretanto, percebe-se, ao mesmo tempo em que o modal informal prejudica a execução do serviço pelas concessionárias, representa, também, uma evolução na mobilidade e acessibilidade da população norte-mineira que tem, atualmente, em 2016, à sua disposição várias opções e formas de efetuar os deslocamentos intermunicipais, o que evidencia a existência de concorrência como fator essencial para a melhoria da oferta do serviço.

Ao se analisar o perfil dos passageiros que buscam e utilizam o transporte informal, percebe-se que existe uma diversificação de classe social, formação profissional e idade, fato que, somado ao aumento da procura deste serviço, sugere a existência de uma

falha na forma como o serviço regular de transporte está sendo prestado atualmente. Seria essa falha atribuída apenas à forma com que o serviço é prestado pelas empresas concessionárias ou, também, ao próprio Estado, responsável pela legislação, regulação e fiscalização do serviço?

De acordo com a legislação vigente, o direito de exploração das linhas (em cada itinerário) é normalmente concedido às empresas concessionárias pelo prazo médio de 25 anos, como acontece hoje (2016) na região com a Transnorte, única empresa de transporte que pode, regular e formalmente, explorar a linha que liga Montes Claros à capital, o que impede, pelo menos em tese, a concorrência e, indiretamente, limita os deslocamentos.

Pode-se perceber, de acordo com as informações fornecidas pelos usuários e, também, pelo DER, que a prestação do serviço pelas empresas concessionárias, muitas vezes, deixa muito a desejar. Funcionários sem treinamento, ônibus sem conforto e a recorrência de defeitos nos veículos durante as viagens são usuais contra estas empresas. Por outro lado, os transportadores informais ofertam, em muitos casos, um serviço mais confortável, com amenidades durante o percurso da viagem, além de conferir mais atenção e cuidado (proximidade) com o passageiro.

Como visto no trabalho, se hoje, hipoteticamente, o Estado conseguisse acabar com o transporte informal, as empresas concessionárias que atuam no mercado não teriam veículos e profissionais suficientes para suprir todos os deslocamentos que acontecem no Norte de Minas, o que faz surgir outro questionamento: Será que posição de combate aos informais assumida pelo Estado é a melhor forma de resolver o problema do transporte público na região?

Por isso, é necessária e urgente uma evolução do papel do Estado no modo de encarar e legislar sobre a questão do transporte coletivo, visando não apenas o combate de determinados agentes, mas, sim, a possibilidade de coexistência de todos os envolvidos, em condições uniformes de atuação, beneficiando, sempre – e em última análise – o próprio destinatário dos serviços, que, cada vez mais, necessita de uma maior e melhor oferta.

A ação do Estado, ao invés de trazer uma solução, contribui para o desequilíbrio entre os prestadores do serviço de transporte, pois, se de um lado, as empresas concessionárias sofrem com a carga tributária e com mais diversas obrigações que lhes impostas, do outro lado, permanecem os informais que, embora não estejam sujeitos aos mesmos ônus impostos às concessionárias, amargam, já há muito, a clandestinidade.

REFERÊNCIAS

ACIMOC – ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, INDUSTRIAL E DE SERVIÇOS DE MONTES CLAROS; UNIMONTES – UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MONTES CLAROS. *Montes Claros potencialidades*. Montes Claros, 2012. Disponível em: <<http://www.acimoc.com.br/site/institucional/11/potencialidades-montes-claros.html>>. Acesso em 20 de janeiro 2016.

ALEXANDRINO, Marcelo; PAULO, Vicente. *Direito administrativo descomplicado*. 19ª edição. São Paulo: Editora Método, 2011.

AMOUZOU, Koffi Djima. *Qualidade de vida e transporte público: estratégias para melhorar a qualidade do serviço de transporte público urbano por ônibus*. 2000. 154 f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – Escola brasileira de administração pública, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2000.

ANDRADE, M.O; MAIA, M.L.A, LIMA NETO, O.C.C. Impactos de investimentos em infraestruturas rodoviárias sobre o desenvolvimento regional no Brasil – possibilidades e limitações. *Transportes* v. 23, n. 3, 2015. Disponível em: <<http://revistatransportes.org.br/anpet/article/view/797/571>>. Acesso em: 23 dez. 2015. ISSN: 2237-1346. DOI: 10.14295/transportes.v 23i3.797.

ANDRADE, Almeida Thompson; SANTOS, Angela Moulin Simões Penalva; SERRA, Rodrigo Valente. Fluxos migratórios nas cidades médias e regiões metropolitanas brasileiras: a experiência do período de 1980/96. In: *Cidades Médias Brasileiras*. ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (org.). Rio de Janeiro: 2001, IPEA, p. 171-211. Disponível em <http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/capitulo2_cidademedias.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2016.

AUGÉ, Marc. *Não Lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Tradução Maria Lúcia Pereira, 9ª edição. Campinas, SP: Papirus, 2012.

BARAT, Josef. *Transportes e industrialização no Brasil no período 1885-1985: o caso da indústria siderúrgica*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1991.

BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães; MENDES, Philipe Scherrer. Transportes e finanças públicas: contribuição para o estudo do lugar do dispêndio em infraestrutura viária nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1835-1889. In: *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Org.). Dourados: Editora UFGD, 2011. p.237-268. Disponível em: <<http://200.129.209.183/arquivos/arquivos/78/EDITORA/catalogo/transportes-e-formacao-regional-contribuicoes-a-historia-do-transporte-no-brasil-alcides-goularti-filho-e-pauloroberto-cimo-queiroz-orgs.pdf>>. Acesso em: 21 nov. 2015. ISBN-978-85-61228-90-3.

BATISTA, Felipe de Alvarenga; BARBOSA, Lidiany Silva; GODOY, Marcelo Magalhães. *Transportes, modernização e formação regional: subsídios a história da era ferroviária em Minas Gerais, 1870-1940*. Belo Horizonte: UFMG/CEDEPLAR, 2012. Disponível em: <<http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20458.pdf>> Acesso em: 13 set. 2014.

BAUMAN, Zygmunt. *Modernidade líquida*. Tradução Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Editora Jorge Zahar, 2001.

BESSA, Kelly. Estudos sobre a rede urbana: os precursores da teoria das localidades centrais. *GeoTextos*, v. 8, nº.1, p. 147-165, jul. 2012. Disponível em: <<http://www.portalseer.ufba.br/index.php/geotextos/article/viewFile/6222/4382>>. Acesso em: 29 dez. 2015.

BONI, Valdete; QUARESMA, Sílvia Jurema. *Aprendendo a entrevistar: como fazer entrevistas em Ciências Sociais*. 2005. 12 f. Dissertação (Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC) – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2005. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/emtese/article/viewFile/18027/16976>>. Acesso em: 17 fev. 2016.

BRASIL, Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*, 1988. Brasília, DF: Senado, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 12 maio 2014.

BRASIL. *Lei nº. 9.503 de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Brasília, DF: Senado Federal. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm> Acesso em: 12 maio 2014.

CASTELO BRANCO, M.L.; FIRKOWSKI, O.L.C.F.; MOURA, Rosa. Movimento pendular: abordagem teórica e reflexões sobre o uso do indicador. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL – ANPUR, XI, 2005, Salvador p.01-11. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/2644/2584>>. Acesso em: 04 jan. 2016.

DER/MG - DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DE MINAS GERAIS. *Transporte intermunicipal é discutido em audiência pública na capital*. 17 de out. de 2013. Disponível em <<http://www.der.mg.gov.br/notcias/1940-transporte-intermunicipal-e-discutido-em-audiencia-publica-na-capital>>. Acesso em: 25 out.2013.

_____. *Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais comemora 67 anos*. 06 de maio de 2013. Disponível em <<http://www.der.mg.gov.br/notcias/1830-departamento-de-estradas-de-rodagem-de-minas-gerais-comemora-67-anos>>. Acesso em: 09 set. 2013.

_____. *DER/MG define programação de fiscalizações para o Carnaval 2013*. 08 de Fev. de 2013. Disponível em <<http://www.der.mg.gov.br/notcias/1761-dermg-define-programacao-de-fiscalizacoes-para-o-carnaval-2013>>. Acesso em: 09 set. 2013.

_____. *DER/MG divulga dados da operação ministério público contra o transporte clandestino de passageiros*. 22 de Nov. de 2012. Disponível em <<http://www.der.mg.gov.br/notcias/1710-dermg-divulga-dados-da-operacao-ministerio-publico-contra-o-transporte-clandestino-de-passageiros->>. Acesso em: 09 set. 2013.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. *Direito administrativo*. 15ª edição. São Paulo: Editora Atlas, 2003.

DULCI, Otávio Soares. *Política e recuperação econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999.

FERREIRA, Luiz de Paula. Aspectos do desenvolvimento de Montes Claros. *Revista do instituto histórico e geográfico de Montes Claros*, vol. VIII, Montes Claros, 2011. Disponível em: <http://www.ihgmc.art.br/revista_volume8.htm>. Acesso em 10 jan. 2016.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. Desenvolvimentismo: a construção do conceito. In: *Presente e futuro do desenvolvimento brasileiro*. Editores: André Bojikian Calixtre, André Martins Biancarelli, Marcos Antônio Macedo Cintra. – Brasília: IPEA, 2014.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 30ªed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001.

FRANÇA, Iara Soares de; SOARES, Beatriz Ribeiro. Centralidade e cidades médias: o setor de saúde em Montes Claros/MG. *Boletim Goiano de Geografia*. v.34, nº.1, 2014. , p. 1-15. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/index.php?journal=bgg&page=article&op=view&path%5B%5D=29311&path%5B%5D=16671>>. Acesso em 10 ago. 2015. ISSN: 1984-8501

FRANÇA, Iara Soares de. *et al.* A centralidade de Montes claros enquanto cidade média no Norte de Minas Gerais: considerações sobre os fluxos populacionais e a polarização nos serviços de educação e saúde. In: CONGRESSO DESENVOLVIMENTO SOCIAL: MOBILIDADES E DESENVOLVIMENTOS, IV, 2015, Montes Claros. Disponível em: <<http://congressods.com.br/segundo/images/trabalhos/cidade/Iara%20Soares%20de%20Franca.pdf>>. Acesso em 11 nov. 2015. ISSN: 1984-2996

FRANÇA, Iara Soares de.; QUEIROZ, Caroline Gabriele Trindade. Rede urbana regional e os fluxos no setor de saúde no Norte de Minas Gerais. *Revista Brasileira de Geografia Médica e da Saúde*. v.9, n. 17, 2013. p.204-222. Disponível em: < <http://www.seer.ufu.br/index.php/hygeia/article/view/22980>>. Acesso em: 11 nov. 2105. ISSN: 1980-1726.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. Maria Helena de Andrade Magalhães, Stella Maris Borges (col.). 9º ed. – Belo Horizonte: Editora UFMG, 2013.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – Uma perspectiva histórica. In: *Planejamento e políticas públicas*. v. 1, nº,1 Brasília: IPEA, 1996, p. 184-213.

GIDDENS, Anthony. *As consequências da modernidade*. Tradução Raul Piker. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

GIFONE NETO, Gotran. *Instituições Regulatórias do Transporte Rodoviário Intermunicipal de Passageiros: o caso das agências reguladoras estaduais brasileiras*. 2002. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002. Disponível em: <<WWW.det.ufc.br/petran/teses/tese08.pdf>>. Acesso em: 14 ago. 2013.

HANSEN, Walter G. *Accessibility and residential growth*. Tese. Massachusetts: Institute of Technology, 1959. Disponível em: <<https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/74869/32597665.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 31 Julho 2014.

HEFFNER, Jacqueline Angélica Hernández. *A Cepal e a industrialização brasileira (1950 – 1961)*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2002.

IBGE - INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Divisão regional do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas*. Rio de Janeiro, 1990, v. 1. Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/DRB/Divisao%20regional_v01.pdf>. Acesso em: 25 nov. 2015.

_____. *O traço da desigualdade social no Brasil*. Oliveira, Jane Souto de (org.). Rio de Janeiro: IBGE, 1993. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv23926.pdf>>. Acesso em: 30 de junho de 2015. ISBN 85-240-0473-8

_____. O Brasil do Século XX: entrevista com Celso Furtado. In: *Estatísticas do século XX*. Rio de Janeiro: IBGE, 2006. Disponível em: <<http://seculoxx.ibge.gov.br/images/seculoxx/seculoxx.pdf>>. Acesso em 30 junho 2015. ISBN 85-240-3894-2

_____. *Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil*. Oliveira, Luiz Antônio Pinto de; Oliveira, Antônio Tadeu Ribeiro (org.). n.º.1. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. Disponível em: <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv49781.pdf>>. Acesso em 30 junho 2015. ISSN 2236-5265.

_____. *Censo Demográfico 2010*. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/default.php>>. Acesso em: 30 junho 2015.

_____. *Produto Interno Bruto dos Municípios/PIB 2010*. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/default.php>>. Acesso em: 30 junho 2015.

_____. *Produto interno bruto dos municípios 2004-2008*. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2004_2008/>. Acesso em 30 junho 2015.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Rodovias Brasileiras: Gargalos, investimentos, concessões e preocupações com o futuro. Série eixos do desenvolvimento Brasileiro In: *Comunicados do IPEA*, n.º. 52. Brasília, DF, 2010. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=1222&catid=9&Itemid=8>. Acesso em: 02 fev. 2016.

JUNIOR, Roberto França da Silva. *O transporte rodoviário de cargas em cidades médias no contexto atual: o caso do estado de São Paulo – Brasil e de Portugal*. Disponível em: <<http://www.revista.fct.unesp.br/index.php/formacao/article/view/841/857>>. Acesso em: 20 nov. 2014.

LESSA, Simone Narciso. *Trem-de-ferro: do cosmopolitismo ao sertão*. Dissertação (mestrado) – Departamento de História, Universidade de Campinas. Campinas, 1993.

MINAS GERAIS, *Lei 19.445 de 11 de janeiro de 2011 do Estado de Minas Gerais* – Estabelece Normas para coibir o transporte metropolitano e intermunicipal clandestino de passageiros no Estado.

MINAS GERAIS, *Decreto n.º 44.035 de 01 de junho de 2005 do Estado de Minas Gerais* - Disciplina a autorização para prestação de serviço fretado de transporte rodoviário intermunicipal de pessoas e altera o Decreto n.º 32.656, de 14 de março de 1991. Disponível em: <<http://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?tipo=DEC&num=44035&comp=&ano=2005>>. Acesso em: 16 jan. 2016.

MORRIS, J.M; DUMBLE, P.L; WIGAN, M.R. Accessibility indicators for transport planning. *Transportation Research Part A: General*, Austrália, v. 13, n.º 2, p. 91–109, novembro de 1978. Disponível em: <<http://projectwaalbrug.pbworks.com>>. Acesso em: 31 Julho 2014.

NIGRIELLO, Andreina. *Planos Nacionais de Viação*. Disponível em: <http://www.usp.br/fau/cursos/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aup0270/4dossie/aulas/5-nigriello/a5-10-nigr-PNviacao.pdf>. Acesso em: 02 jan. 2016.

NUNES, Ivanil. Acumulação de capitais e sistemas de transportes terrestres no Brasil. In: *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó (Org.). Dourados: Editora UFGD, 2011. p.11-40. Disponível em: <<http://200.129.209.183/arquivos/arquivos/78/EDITORA/catalogo/transportes-e-formacao-regional-contribuicoes-a-historia-do-transporte-no-brasil-alcides-goularti-filho-e-pauloroberto-cimo-queiroz-orgs.pdf>>. Acesso em: 21 nov. 2015. ISBN–978-85-61228-90-3.

PEREIRA, José Maria Dias. Uma breve história do desenvolvimentismo no Brasil. *Cadernos do desenvolvimento*. Ano 6, n.º.9. Rio de Janeiro: Centro internacional Celso Furtado de políticas para o desenvolvimento, 2011. Disponível em: <<http://www.centrocelsofurtado.com.br/buscaresults.php?searchterm=Artigo&searchautor=&searchtipo=&searchperiodo=&page=7>>. Acesso em: 30 junho 2015.

PEREIRA, Laurindo Mékie. *A cidade do Favor: Montes Claros em meados do século XX*. Montes Claros: Ed. Unimontes, 2002.

_____. *Em nome da região, a serviço do capital: o regionalismo político norte-mineiro*. Tese (doutorado) – Programa de Pós- Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2007.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. *Planejamento e desenvolvimento: logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais*. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Social da Universidade Estadual de Montes Claros. Montes Claros, 2010.

Prefeitura Municipal de Montes Claros, MG. Disponível em: <<http://www.montesclaros.mg.gov.br/cidade/aspectosgerais/transportes.htm>>. Acesso em: 14/10/2013.

PROSDOCIMI, Diogo Oscar Borges; LINHARES, Paulo de Tarso. Financiamento de infraestrutura rodoviária no Brasil – Trajetória e estruturação de um modelo de concessões. In: *Encontro da ANPAD*, 30º, 23 a 27 de setembro de 2006, Salvador. Disponível em: <<http://www.anpad.org.br/enanpad/2006/dwn/enanpad2006-apsb-3102.pdf>>. Acesso em: 13 jan. 2016.

RÉMY, Jean. Sociologie urbaine et rurale: L'espace et L'agir. *Entretiens et textes presentes par Étienne Leclercq*. Paris, France: L'Harmattan, 1998.

RÉMY, Jean; VOYÉ, Liliane. *A cidade: rumo a uma nova definição?* Porto: Edições Afrontamento, 1994.

RICARDO, Claudinei dos Santos. *et al.* Movimento pendular em cidades médias: a centralidade de Montes Claros no Norte de Minas a partir da infra-estrutura de transportes. In: *Encontro Nacional dos Geógrafos – ENG*, XVI. Porto Alegre, 25-31 de julho de 2010. ISBN 978-85-99907-02-3.

RODRIGUES, Paulo Roberto Ambrosio. *Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional*. São Paulo: Aduaneiras, 2000.

RUAS, Airton. Vidas em risco nas estradas. *Revista Atual Minas*, ano I, nº03, Abril/2013.

SALES, Gabriela. Ilegais voltam a agir. *Jornal Hoje em Dia*, 04 de julho de 2015.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang. *The railway journey*. New York: Urizen Books, 1979.

SIMMEL, Georg. O estrangeiro. *Fidelidade e gratidão e outros textos*. Lisboa: Relógio D'Água Editores, 2004.

STEINBERGER, Marília; BRUNA, Gilda Collet. Cidades médias: elos do urbano-regional e do público-privado. In: *Cidades Médias Brasileiras*. ANDRADE, Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (org.). Rio de Janeiro: 2001, IPEA, p. 35-77. Disponível em <http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/livros/capitulo2_cidademedias.pdf>. Acesso em: 25 jan. 2016.

SUDENE – Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste. *Diretrizes gerais para implementação do Projeto Nordeste*. Recife (PE): Diretoria de Planejamento e Articulação de Políticas, 1982.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. *Mobilidade urbana e cidadania*. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

VIRILIO, Paul; LOTRINGER, Sylvere. *Guerra pura. A militarização do cotidiano*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

VIRILIO, Paul. *A arte do Motor*. Tradução Paulo Roberto Pires. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

<<http://www.hojeemdia.com.br/minas/norte-de-minas-tem-8-mil-veiculos-no-transporte-clandestinos-1.2435>>. Acesso em: 14/10/2013.

<<http://www.hojeemdia.com.br/horizontes/piratas-de-luxo-cruzam-as-estradas-de-minas-1.89728>>. Acesso em 12/11/2015.

<http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/08/23/interna_gerais,681041/corridas-nas-brechas-da-lei.shtm>. Acesso em: 14/01/2016

<http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/08/23/interna_gerais,681037/motoristas-clandestinos-disputam-passageiros-e-expoem-o-perigo-no-sert.shtml>. Acesso em 14/01/2016

<<http://www.hojeemdia.com.br/horizontes/autoridades-batem-cabeca-e-pista-fica-livre-para-piratas-em-minas-1.190171>>. Acesso em: 15/03/2014.